

佐賀駅周辺地区の整備に関する視点

【佐賀駅周辺整備構想の振り返り】

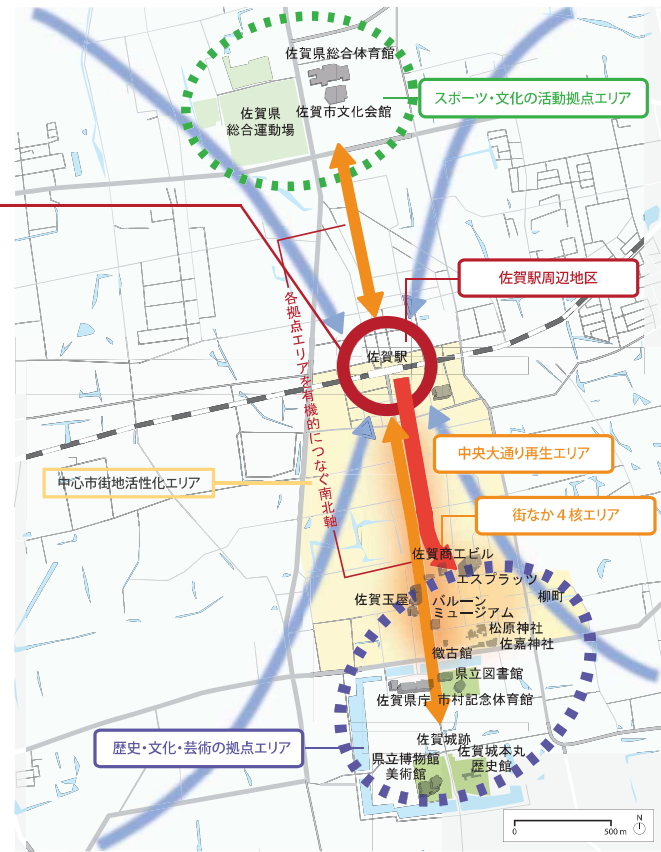
佐賀駅周辺地区は、大都市圏や海外と県内とのネットワークの中心核であるとともに、市内の公共交通網の中核地点として、都市のコンパクト化を進める上においても、重要な役割が期待されている。

このため「コンパクト+ネットワーク」の視点に基づき、駅周辺の人の流れを効果的に誘導し、中心市街地全体の活性化に繋げるための整備が求められている。

佐賀駅周辺整備構想では、佐賀駅周辺地区のコンセプトとして「さがリンクステーション」を掲げている。

佐賀駅周辺地区をとりまく状況から整理された、求められる機能。

- ① コンパクトシティにおける公共交通網の中核機能
- ② 広域交流の拠点・玄関口としてのランドマーク機能
- ③ 集客拠点エリアをつなぐ南北軸の中核機能
- ④ 先行計画エリアへの人の流れを生み出す誘導機能
- ⑤ 交通結節機能を支える都市基盤の強靱化



まちづくりの視点

求められる5つの機能の実現に向けて、佐賀駅周辺地区がめざす将来像及びコンセプトは次の通りに整理されている。

- ① 来街者のニーズに対応する機能と街なか居住などを支える機能とが効果的に配置された街づくり
- ② 県都の玄関口にふさわしい、個性的で印象的なまちの顔づくり
- ③ 総合運動場周辺へのアクセスなど、わかりやすく利便性の高い公共交通機能の配置
- ④ 既成市街地方面への人の流れを生み出す効果的な動線づくり
- ⑤ 都市基盤が安全・快適に整備された街づくり

まちとつながる。ひととつながる。
さがリンクステーション

※リンク (link) = つなぐこと。連結すること。複数の機能をつないでひとつにすること。

【新たな視点としての「佐賀暮らし」】

佐賀駅周辺整備構想では、佐賀駅周辺地区がめざす将来像の1つとして、「県都の玄関口にふさわしい、個性的で印象的なまちの顔づくり」が掲げられ、その実現に向けた具体策として「佐賀らしさを発現する駅前広場などの検討」が提示されている。

具体的な整備の検討に先立って、この「佐賀らしさ」の定義を整理し、認識の共有化を図る必要がある。

佐賀市は、2017年に野村総合研究所が公表した成長可能性都市ランキングにおいて、「都市の暮らしやすさ」で第1位、「子育てのしやすさ」で第3位と評価された。

佐賀市は、クリークに代表される水都の風景、広々とした田畑、点在する雑木林など、自然に囲まれたのびやかな風土や、独自の文化的蓄積を持ちながら、県都として官公庁や企業の集積がみられること、福岡市という大都市が通勤圏にあることなど、良好で豊かな環境の享受と働きやすさを両立する「暮らしやすいまち」であることが特長だと考える。

佐賀市でこそ実現できるそのような暮らしを、佐賀らしさを象徴する「佐賀暮らし」と定義付けたい。



町に張り巡らされたクリーク

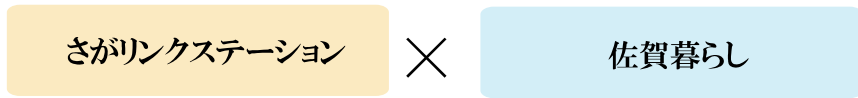
雑木林に囲まれた集落

黄金色の麦畑

■成長可能性都市ランキング(野村総合研究所:2017)

国内100都市を対象に、「都市の魅力」「人材の充実・多様性」など12部門についてランキングしたもの。事業所数・住宅価格などの統計データのほか、Webアンケートなど131指標に基づき、各都市の産業創発力の現状と将来のポテンシャルが分析されている。佐賀市は、人口当たりの医療機関や小売・飲食店数の多さ、生活コストの安さ、市民の日常生活に対する満足度の高さが評価され「都市の暮らしやすさ」部門で第1位、地域の絆が強く相談しやすい環境などが評価され「子育てしながら働ける環境がある」部門で第3位となった。

【佐賀駅周辺地区の整備に関する視点】



駅に降り立った人々が最初に接する駅とその周辺の空間は、街の印象を決定付ける重要な空間と考えられる。

この空間の整備にあたっては、県内最大の交通結節点として、グローバルとローカルとをつなぎ、駅と街なかとをつなぐ「さがリンクステーション」としての役割に加えて、街の玄関口として「佐賀暮らし」を感じ取ることのできる空間とする視点が重要である。

来街者に「佐賀暮らし」を感じ取ってもらうことはもちろん、「佐賀暮らし」を享受する市民が、駅周辺に集い、憩いながら、郷土への誇りや愛着を感じることで空間、街の原風景として記憶される空間をめざす。

駅前広場の整備方針

【駅前広場の整備コンセプト】

佐賀駅周辺整備構想では、駅前広場を含む駅周辺において進めるべき具体策として、次の3つを示している。

- 佐賀らしさを発現する駅前広場などの検討
- 駅前広場などにおける交流機能の検討
- 駅前広場における交通機能配置の最適化の検討

「さがリンクステーション」「佐賀暮らし」という2つの視点を踏まえつつ、駅前広場において実現をめざす整備コンセプトを次のとおり整理する。

○佐賀暮らしを感じさせるのびやかな空間

街をつつむ「のびやかさ」を感じ、豊かな佐賀暮らしを感じ取ることのできる、まちの顔にふさわしい空間を創出する。

○市民・来街者の滞留・交流を通じて、賑わいを生み出す空間

九州有数の駅利用客や、様々な市民が、憩い、時間を過ごしたくなる空間を創出する。人々の滞留が交流を生み、周辺エリアへ波及することによって、賑わい機能の集積へと繋がる好循環化をめざす。

○交通機能が適切に配置されるとともに、駅からまちへ人々をつなぐ空間

駅前空間から、さらに南北の拠点エリアへと人の流れを誘導し、駅と拠点エリアとの連携・接続を強化する。各拠点における整備効果を最大限に活かし、佐賀暮らしを支える移動ネットワークの形成を進める。

また、車・タクシー・バスなどの交通手段が、適切に配置された空間へと再構築する。

〈駅前広場の現状〉



佐賀らしさを感じられない駅前

→ 来街者を迎え、佐賀らしさを感じさせる場所へ



居場所の少ない駅・駅前

→ 人々の憩いと居場所になる空間へ



自動車に占められた駅前

→ 多様な交通が安全に共存する空間へ

【駅前広場の整備方針】

整備コンセプトの実現に向け、駅前広場の整備方針を以下のとおり整理する。

①まちの顔となる空間の配置

玄関口となる駅出入口の正面に、佐賀暮らしを象徴するのびやかな空間を配置し、駅の中から外へと踏み出す人の流れをつくる。

②滞留・交流空間の配置

人々が快適に時間を過ごし、交流を生む空間としての広場を配置する。

③拠点エリア方面への誘導

滞留・交流空間から、さらに南北の拠点エリア方面へと人の流れを誘導するための動線を整備する。

④交通機能の再配置

上記3点を実現するため、現在の交通機能は、駅前広場の西側に再配置する。

【駅前広場の整備イメージ】

北口



現況



イメージ

南口



現況



イメージ

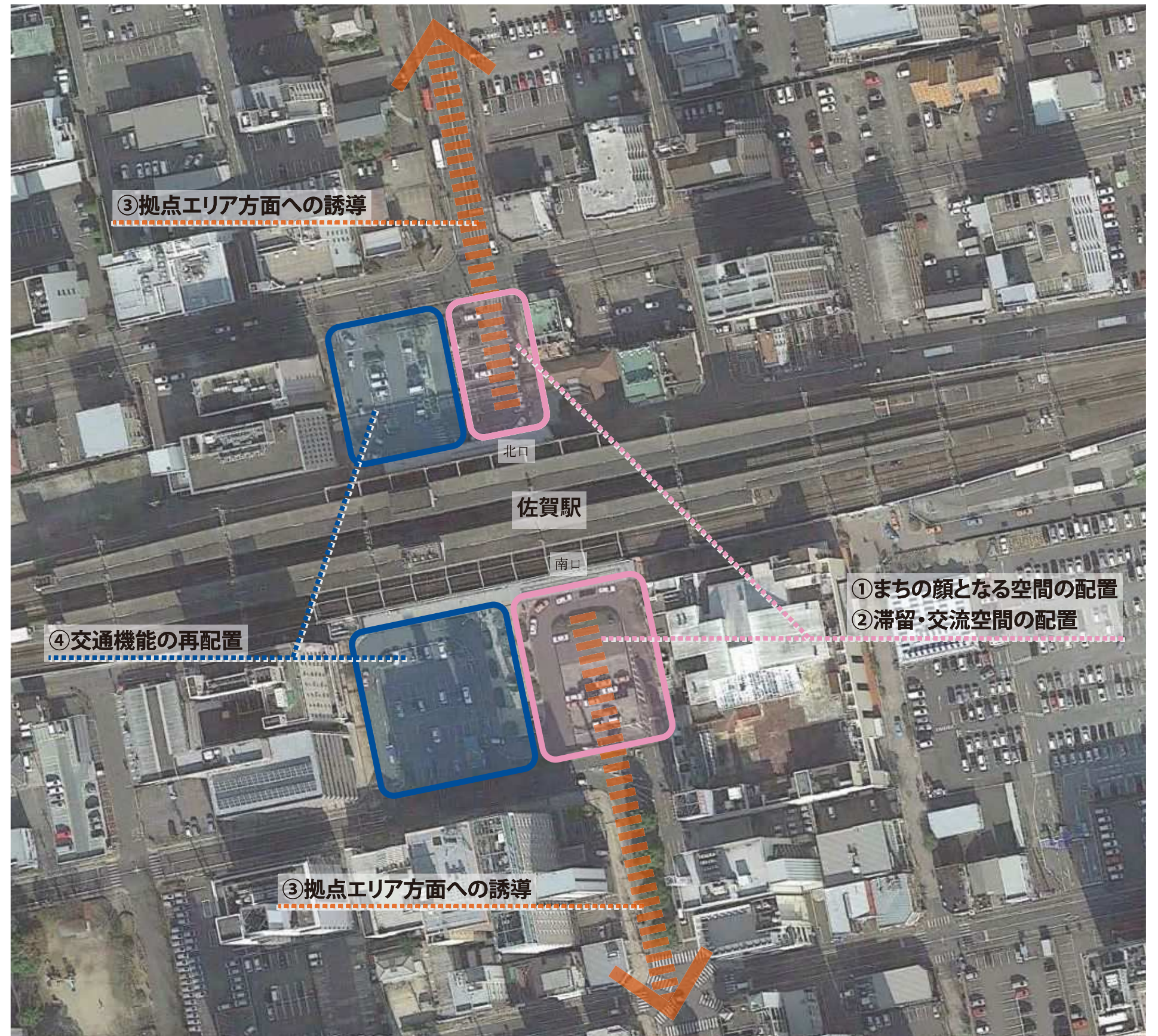
駅前広場の整備方針

【駅前広場の整備方針】

- ①まちの顔となる空間の配置
来街者を迎え入れるのびやかな空間を配置
- ②滞留・交流空間の配置
人々の居場所となり、交流を生む空間を配置
- ③拠点エリア方面への誘導
南北の拠点エリアへと人の流れを誘導する
- ④交通機能の再配置
上記を実現するため、交通機能は駅前広場の西側に再配置



現在の駅前広場



ゾーニングイメージ

駅前広場の整備方針(機能配置の事例)

■駅前広場および広場の参考事例

交通広場を西側に寄せることによって、駅前に生まれる広場空間に配置する、具体的な機能について検討する。

■日向市駅(宮崎県)

- ・駅を中心とする地区全体を一体的にデザインした事例。
- ・スパン20mの広いコンコースによって、東西のまちと駅前広場がつながる。
- ・山と海を感じさせる植栽、水景、地場産材の杉を用いたファニチャーなどが地域の顔としての風景と、人々の居場所を創り出している。
- ・西口の交流広場には広い芝生広場と杉を用いた野外ステージが設置され、日常的な憩いとともにイベント空間として多彩に機能している。



駅正面に広がる交流広場「ひむかの杜」

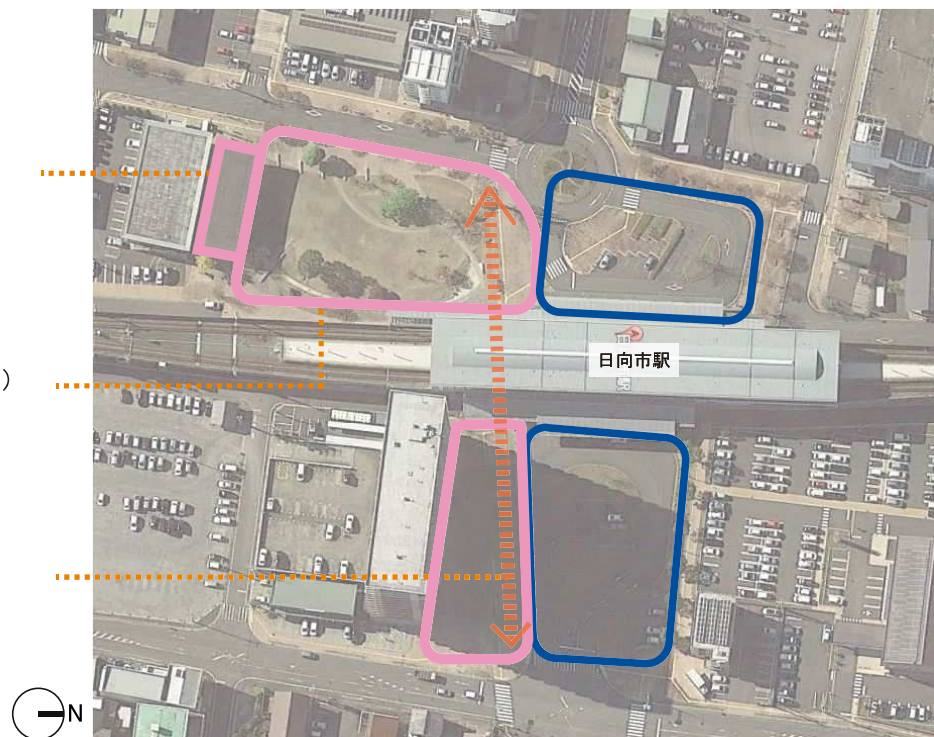


野外ステージ「木漏れ日ステージ」

屋外ステージ
(木漏れ日ステージ)
面積=255㎡

交流広場(ひむかの杜)
面積=3,400㎡

東西を貫くレンガ舗装



■警固公園(福岡県)

- ・整備前は見通しが悪く、迷惑行為が発生していた公園を再整備。
- ・見通しをよくする防犯対策のみならず、周辺の景観や賑わいを考慮したデザインが、人通りの増加を呼び、圏内における利用者動線の広がりにつながっている。
- ・公園整備後、隣接する商業ビルが公園側への開口を増やしたり、公園への眺望を活かした改修工事を行うなど、周辺施設への波及効果を生んでいる。



隣接する商業ビルと繋がる広場

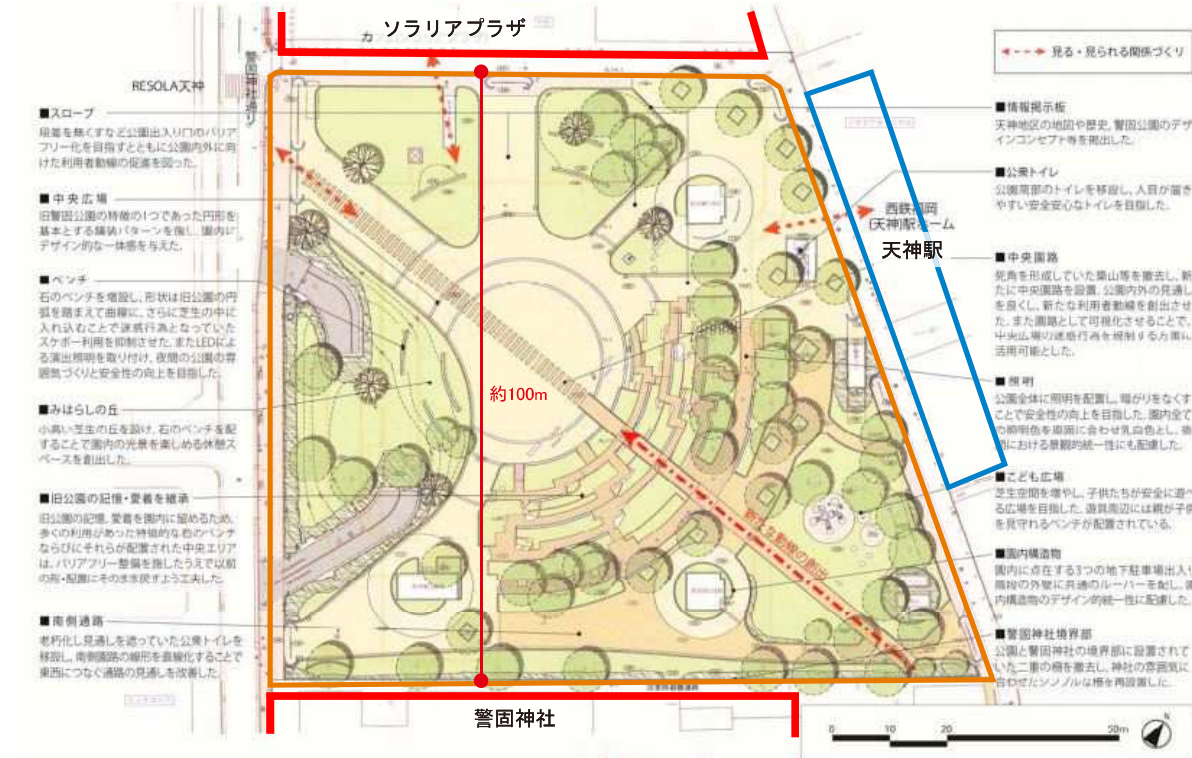


多くの人が休んでいる様子



イベント開催時の様子

広場面積：11,382㎡



警固公園平面図

駅前広場の整備方針(機能配置の事例)

■南池袋公園(東京都)

- ・昭和26年開園の都市公園を、平成28年にリニューアル。
- ・行政と地域が協働して、地域の活性化を図ることを目的に「南池袋公園をよくする会」が設立され、公園利用ルールや魅力向上につながる活動を展開。
- ・公園内に生産者と消費者による食を介した繋がりを目指したカフェレストランが配置されており、売り上げの一部が還元され、公園運営に活用されている。

公園敷地面積：7,818.5㎡

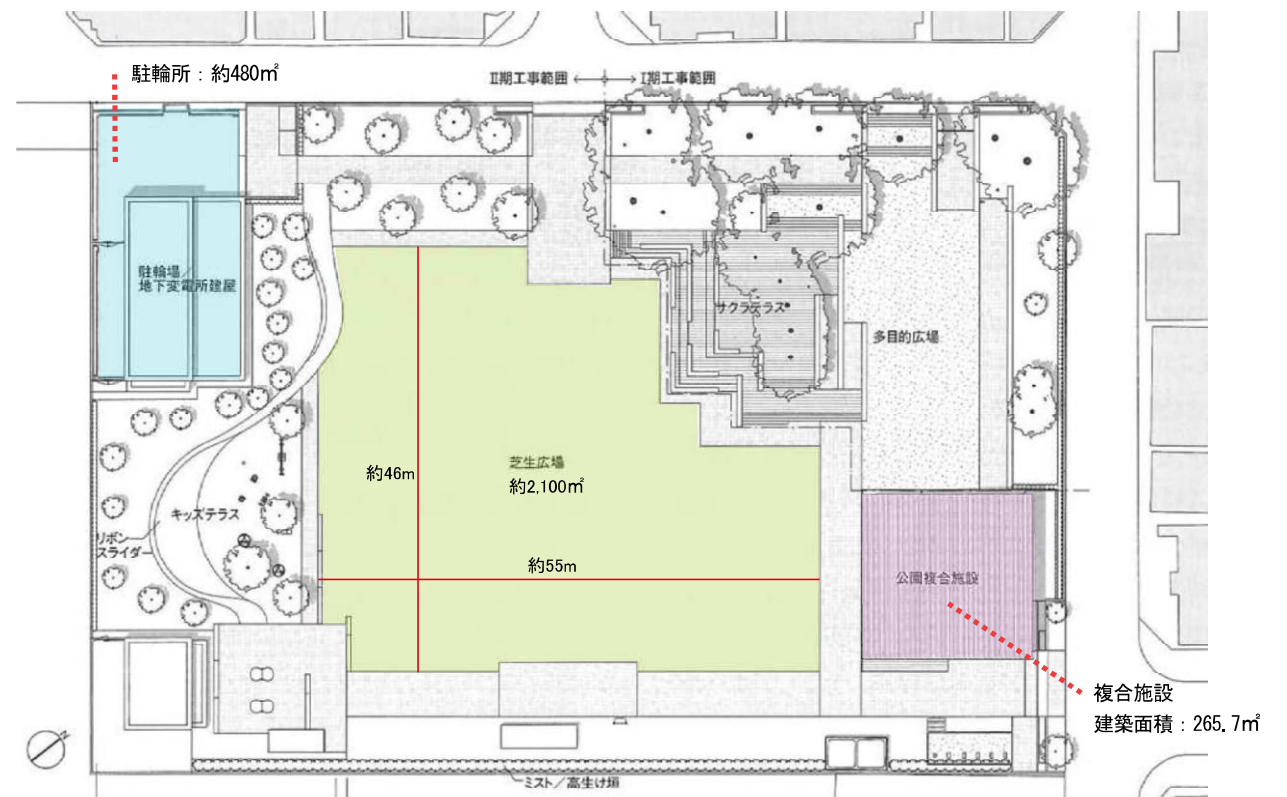
複合施設延床面積：439.7㎡(2階建)



公園敷地内に建てられたカフェレストランと繋がる芝生広場



カフェレストランの店舗内



南池袋公園平面図

複合施設
建築面積：265.7㎡

■天理駅前広場 コフン(奈良県)

- ・「まちの元気をつなぐ、にぎわいづくりの拠点」をコンセプトに、天理市内に約1600基も点在し、日常生活に溶け込んでいる「古墳」をアイコンにデザインされた駅前広場。
- ・屋外ステージや大型遊具によって、子供の遊び場や子育て世代を中心とした近隣の居場所となっている。
- ・カフェや観光案内などの機能を備え、イベント開催や観光情報の発信など、賑わいの循環を生む。
- ・駅前広場内の通路は、商店街へ人々を誘導する動線としても機能している。



カフェレストラン、観光案内、自転車販売・修理・レンタル機能を担うインフォ&ラウンジ



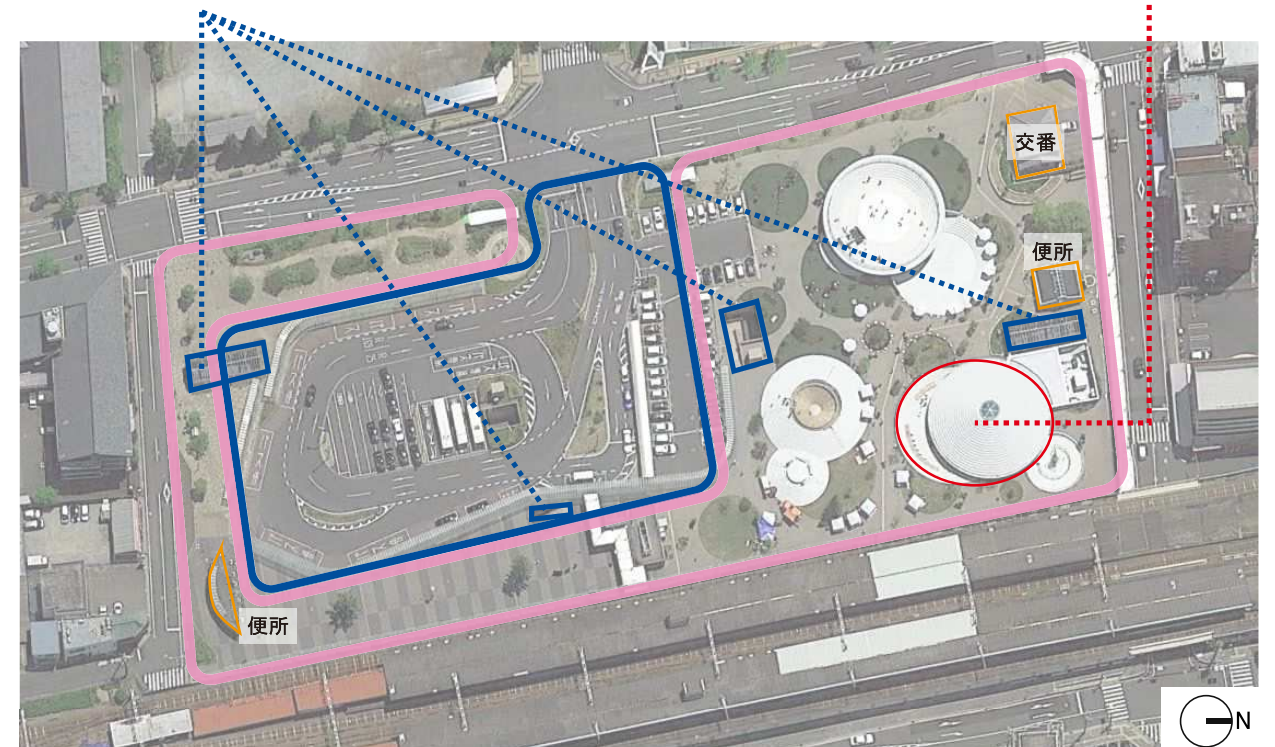
無料で利用可能な子どもの遊び場



自転車販売・修理・レンタルの様子

駐輪場出入口
地下に駐輪場が用意されている
(自転車2,452台)

インフォメーション施設 面積約350m²(推定)
その他に、カフェ、
自転車レンタル・販売・修理機能が入る



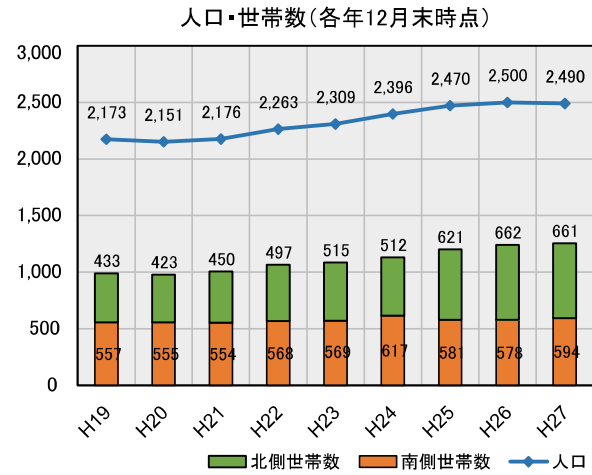
市道三溝線の整備方針

市道三溝線の位置づけ

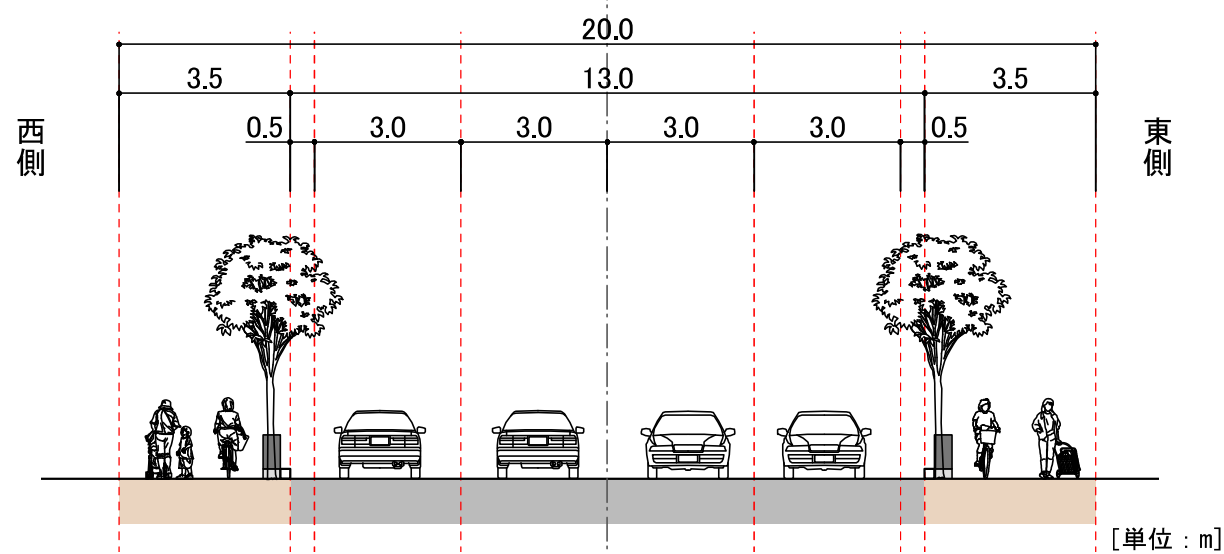
- ・幅員20mの4車線道路で、駅の北方面から駅へのアクセスを支える道路である。
- ・駅周辺では人口が増加傾向にあり、特に北側エリアでは伸びが大きいことから、住民の日常生活を支える道路としての重要性も高まっている。
- ・北側には、佐賀県がアリーナの新設等を計画しており、市道三溝線は駅から新たな文化・スポーツ拠点への主要なアクセスルートとなる。



現在の都市機能は、主要道路の沿線に配置されている。

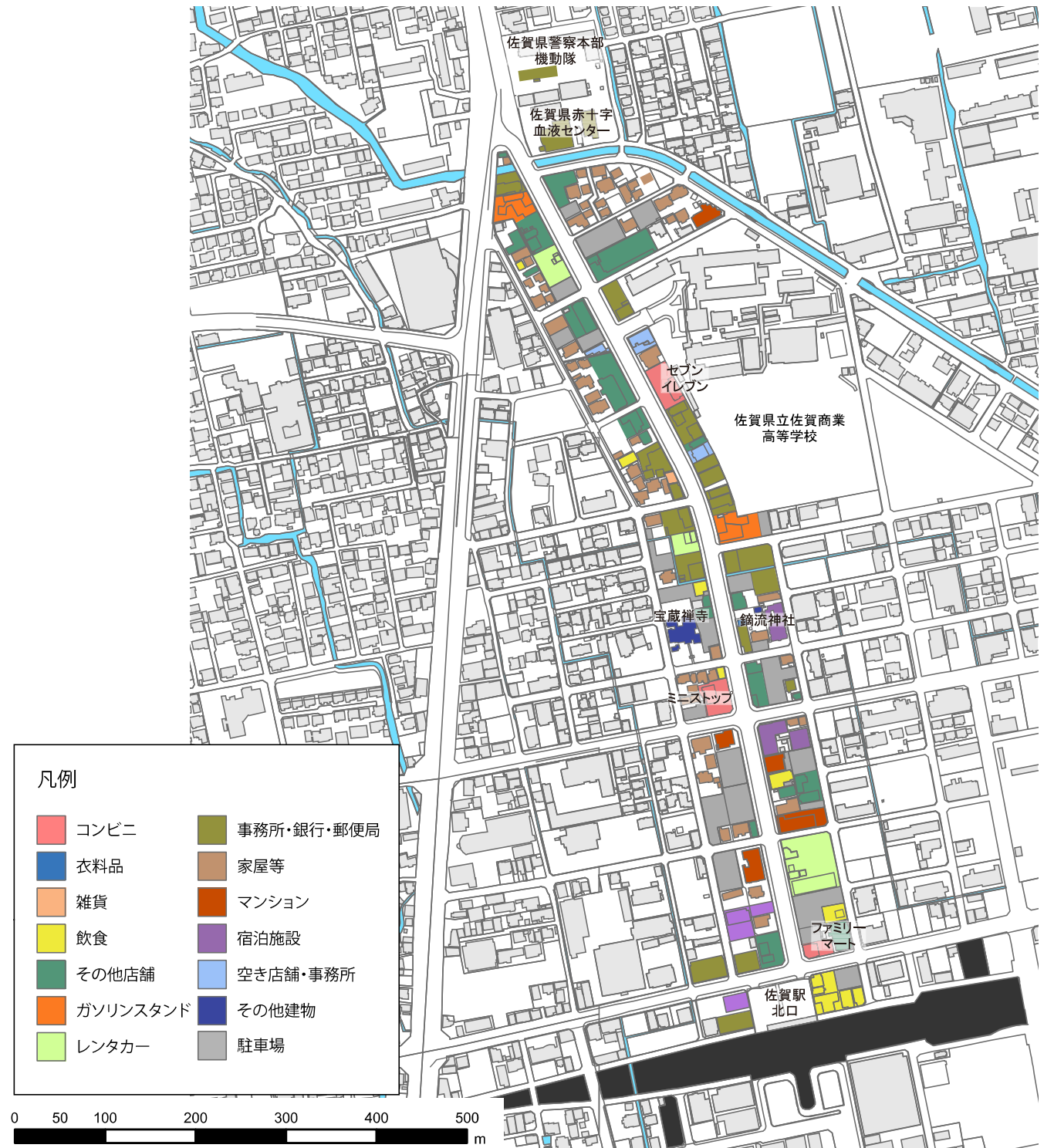


【現在の道路構成】



市道三溝線の沿線土地利用

- ・沿線には佐賀商業高校や店舗などの事業所、マンション等が立地しており、背後には一般住宅が立地している。
- ・一部では空き地もみられ、新たなマンション等の建設も進んでいる。

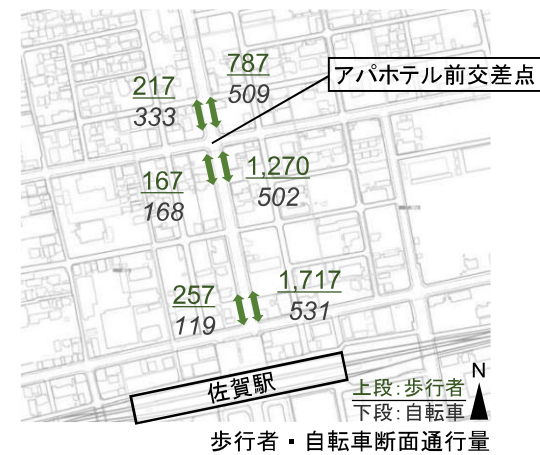
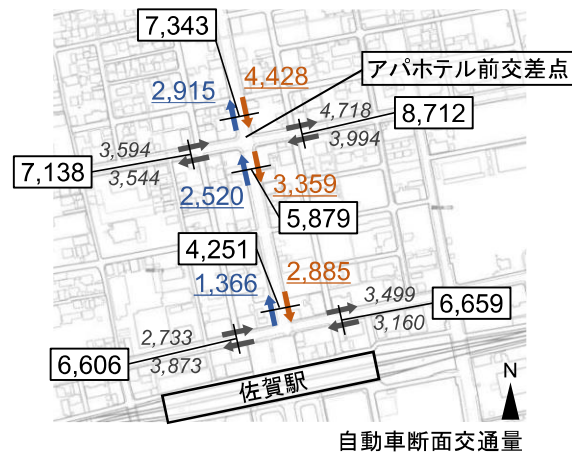


三溝線沿線における土地利用状況 (2017年12月時点)

市道三溝線の整備方針

■ 駅北口およびアパホテル前交差点の交通量調査結果(7時～19時)

- ・自動車交通量は駅北口で約4,300台/12h、アパホテル前交差点で約7,300台/12hである。
- ・歩行者通行量は、駅に近いほど多く、2,000人/日を超えている。
- ・歩行者及び自転車は、東側の通行量が大幅に大きい。



■ 市道三溝線の現況写真



自転車と歩行者が錯綜している自歩道



右折専用レーンが未整備の4車線道路



歩行者を避けて車道に飛び出す自転車



駅から会場へ向かう桜マラソン参加者

■ 市道三溝線の課題の整理

- ・歩行者、自転車が東側に集中しており、自歩道内で歩行者と自転車が混在している。
- ・また、一部では歩行者を避けた自転車が車道に飛び出す危険な状況が見られる。
- ・現状は4車線の車道があるが、右折レーンがなく、右折待ちの車両による追突事故などの発生が懸念される。
- ・周辺は人口増加が進んでおり、日常生活を支える道路としての重要性が高まっている。
- ・北側のスポーツ拠点への主要なアクセスルートとなっており、今後のアリーナ新設等により、イベント開催時の歩行者の増大が予想される

■ 市道三溝線の整備方針

上記の課題解決に向け、市道三溝線再整備の方針を次のとおり整理する。

①安全・安心の実現

- ・歩行者と自転車の安全性向上のため、歩行者・自転車の通行空間を分離する。
- ・子どもや高齢者等にも使いやすい、ユニバーサルデザインに配慮した歩行空間を整備する。
- ・一般車や公共交通の車両が安全に通行できるよう、右折レーン等を整備する。

→地元との意見交換や、社会実験を行いながら具体的な整備内容を検討する。

②歩きたくなる仕掛け・デザイン

- ・住民、来街者など多様な歩行者が、楽しく、気軽に歩くことができる空間を整備する。
- ・来街者を迎える玄関口としてふさわしい、駅前広場との連続性を持った空間を整備する。

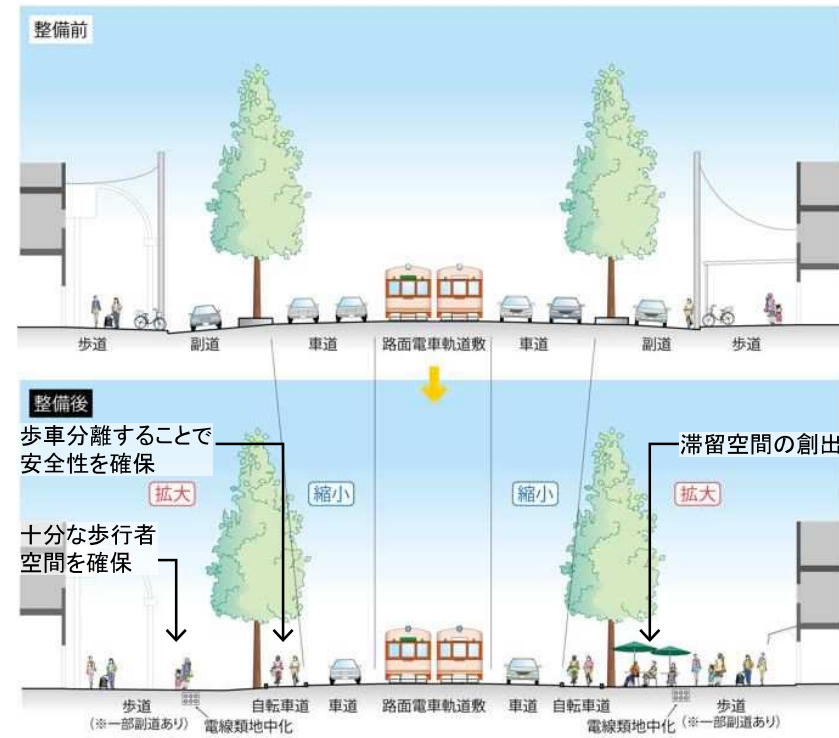
→距離感を感じさせない、歩きたくなる仕掛け・デザインについて検討する。

市道三溝線の整備方針(空間整備の事例)

道路再配分による滞留空間、安全な自転車道の創出

<事例:花園町通り(松山市)>

松山市のまちづくり方針である「歩いて暮らせるまち」を象徴する新たなシンボルロードとして実施された整備。片側3車線(副道含む)の車道を1車線(一部副道残置)に縮小し、十分な歩行者空間を確保しつつ、広がった空間に自転車道及び滞留空間を設けている。



十分な歩行者空間を確保しつつ、ベンチ等により滞留空間を創出



自転車道を設けることで歩行者空間と分離し安全性を確保

滞留空間のある通り

<事例:錦二丁目長者町(名古屋市)>

ストリートウッドデッキプロジェクト。人々が一休みできる「街のリビングルーム」や新たな商業活動の場の創出を目指して、道路スペースの一部に、ウッドデッキが設置されている。



設置されたウッドデッキ



ウッドデッキで佇む人と、その近くで遊ぶ子ども達

歩くことが楽しくなる工夫

<事例:中島川公園(長崎市)>

公園内を楽しく散策するための仕掛け作りの一つとして企画された「ミッフィーかくれんぼ」。広場内の9つの場所に設置されている。



公共サインの間に隠れたミッフィー



舗装材に隠れたミッフィー



必要な機能を満たした、地区固有のデザインの公共サイン

<事例:佐渡相川地区誘導サイン(佐渡市)>

佐渡金銀山の中心である相川地区に設置された来訪者のための公共サイン。文化的な風景の一部となることを目指されている。

<事例:佐賀市役所(佐賀市)>

佐賀市庁舎内の階段に設置されているサイン。佐賀の偉人や風景を伝えるとともに、段数に合わせたカロリー消費量を表示することで階段利用を促進させている。



佐賀庁舎内の階段に設置されたサイン

市道三溝線の整備方針(空間整備の事例)

ランニングコースの整備

＜事例：小野浜公園(神戸市)＞

神戸市とアシックス共同で整備が進められているランニングコース。多様な広場やランニングコース、歴代メダリストのモニュメント等も配置されている。

また、公園外には既存の道路を活用したランニングコースが設定されている。



モニュメントを見ながら走ることが出来るランニングコース



既存の道路を活用したランニングコース



歴代メダリストのモニュメント



ウッドチップコース

＜事例：皇居外周ランニングコース(東京都)＞

皇居外周は1週約5kmで、初心者でも気軽に挑戦できる距離となっている。「距離がわかりやすい」「信号がない」「トイレがある」「景色がよい」など、ランニングに適した条件が揃っているため、年間を通して多くの人に人気のランニングコースとなっている。



緑陰のある既存の道路を活用したランニングコース



ランナーズステーション内観



ランナーズステーション外観

生活・交流空間を創出した道路整備

＜事例：柏の葉キャンパス駅西口(柏市)＞

駅前街区開発と一体となった駅前道路整備。駅前広場のシンボル性向上と、生活・交流空間となる街路の創出が目指されている。

具体的な整備内容としては、「ストリートライフのあるまち」をコンセプトに、自転車専用道路、舗装の高質化、植栽の充実、シンボルサインとバナー整備などがおこなわれている。

柏の葉アーバンデザインセンターを中心に、市民や企業と連携した地元主体の維持管理活動や各種イベント等が実施されている。



日常時の通りの様子



案内サイン



自転車道専用道が設けられた道路



バナーフラッグ



イベント時の通りの様子