

7. 大野城市整備方針

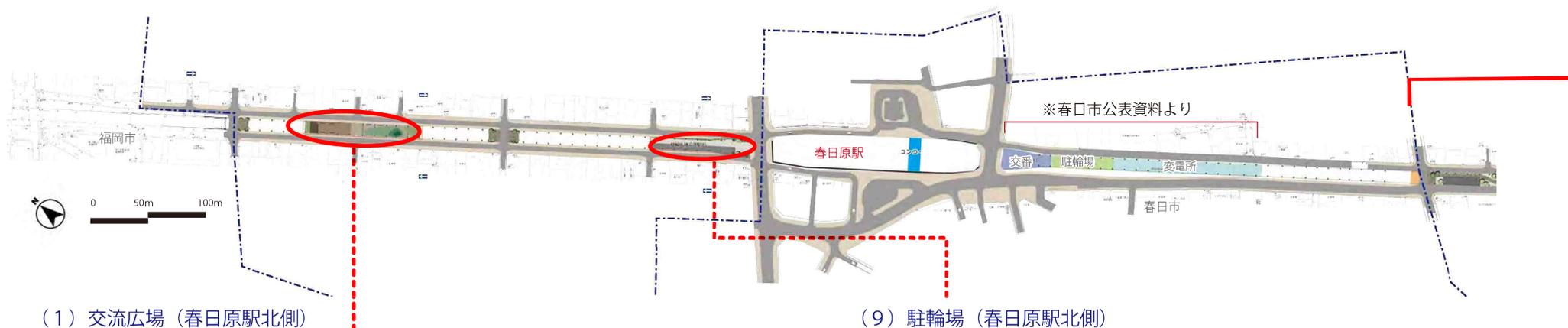
基本計画（案）に基づき、市が整備する施設の機能や規模等について精査し、以下の通り整理しました。

- (1) 交流広場（春日原駅北側）
- (2) 交流広場（牛頸川交差点）
- (3) 遊歩道（春日原駅～白木原駅間）
- (4) 白木原駅東口駅前広場
- (5) 交流広場・広幅員歩道（白木原駅～下大利駅間）
- (6) 広場及び大屋根を備えた複合型交流施設（筑紫中央高校前）
- (7) 下大利駅北側新公園
- (8) 下大利駅東口駅前広場
- (9) 駐輪場

※白木原駅西口駅前広場については、駅前広場整備（一部駅舎側は除く）が完了していることから、今後東口駅前広場の検討とあわせ、必要に応じ歩行者用屋根設置等の検討を行い、本計画の整備方針との整合を図ります。

※下大利駅西口駅前広場については、暫定整備時から地元まちづくり協議会等と、将来を見据えた整備方針についての意見交換を継続しており、今後も本計画の整備方針との整合を図りながら検討を進めていきます。

※自転車動線等を含む自転車活用推進計画は、令和2年度に作成予定であり、その内容については本計画と整合を図るものとします。



(1) 交流広場（春日原駅北側）

連立事業により東西の分断が解消されることから、各駅間に新たな交流拠点を設けることで、沿線住民の交流や回遊を促します。

この場所は、雑餉隈町公民館と栄町公民館の間に位置することから、両区の新たな交流拠点としての機能と、これまで各区には公園が一つずつしかなく、地域活動の幅が制限されていたことから、住民が多目的に使えるスペースを確保し、新たな活動拠点としての機能をもたせることで、更なる活性化と生活の質の向上を図ります。

【機能、配置】

- ・約1,000㎡程度の多目的に利用できる広場とする。
- ・両側を道路に挟まれていることから、安全性に配慮した施設配置とする。

【空間づくりの方針】

- ・日常時は憩いの広場として、イベント時には多目的に利用できる、使い勝手の良い空間づくり。
- ・歩行者が足を止めたくなるような、季節感のある憩いの空間づくり。
- ・側道の歩道部分も一体的に利用した開放的な空間づくり。

(9) 駐輪場（春日原駅北側）

駅付近への駐輪場設置要望は多く、駅利用者にとって利便性の高い駐輪場を設置することで、駅の交通結節点としての機能を高めます。また、駅南北に駐輪場を設置することで、駅前広場内等における歩行者・自転車動線の交錯を回避し、歩行者の安全性の確保と交通の円滑化を図ります。（春日原駅南側は春日市が検討中）

【機能、配置】

- ・自転車の利便性・安全性に配慮した駐輪設備とする。
- ・2層構造とし、1階部分は歩行空間を確保した構造とする。
- ・駐輪場出入口部は、安全性に配慮したたまり空間を確保する。

【空間づくりの方針】

- ・圧迫感や繁雑さを抑えた建築とする。

※駐輪場規模（台数）や自転車動線については、自転車活用推進計画との整合を図ります。

(3) 遊歩道（春日原駅～白木原駅間）

本区間は、高架両側に十分な歩行空間を確保することができないことから、駅まで安全で快適にアクセスできる遊歩道を高架下に整備することで、歩行者の安全を確保するとともに、沿線価値の向上を図ります。また、沿線は大野城トレイルのルートでもあるため、駅間をつなぐ歩行空間を確保し、中心市街地内での回遊性向上を図ります。

【機能、配置】

- ・安全で快適な遊歩道空間を確保する。
- ・交差点部や一定間隔ごとにたまり空間を配置する。
- ・柵や植栽帯を配置し、車道への飛び出しを防止する。

【空間づくりの方針】

- ・質の高い遊歩道を連続させることにより、沿線価値の向上を目指す。
- ・一連の遊歩道がメリハリのある空間となるような工夫を施す。
- ・歩行者や大野城トレイル利用者の憩いの空間づくりを行う。
- ・民間利用も想定し、一体的な利用ができるよう配慮する。

(9) 駐輪場（白木原駅北側）

駅付近への駐輪場設置要望は多く、駅利用者にとって利便性の高い駐輪場を設置することで、駅の交通結節点としての機能を高めます。また、駅北に駐輪場を設置することで、駅前広場内等における歩行者・自転車動線の交錯を回避し、歩行者の安全性の確保と交通の円滑化を図ります。

【機能、配置】

- ・自転車の利便性・安全性に配慮した駐輪設備とする。
- ・2層構造とし、1階部分は歩行空間を確保した構造とする。
- ・駐輪場出入口部は、安全性に配慮したたまり空間を確保する。

【空間づくりの方針】

- ・圧迫感や複雑さを抑えた建築とする。

※駐輪場規模（台数）や自転車動線については、自転車活用推進計画との整合を図ります。

(4) 白木原駅東口駅前広場

白木原駅東口の広い空間を活用し、地域のイベントや交流を育む広場を整備します。また、白木原駅から下大利駅にかけては、大野城市の新たな顔としての整備や、連続的な空間形成を図ります。

【機能、配置】

- ・コンコース前にイベント等に利用できる広場（1,000㎡程度）を整備する。
- ・下大利駅方面へと連続する歩行者用屋根を設置する。
- ・周辺情報等を発信する機能を配置する。

【空間づくりの方針】

- ・下大利駅方面へと連続するみどり豊かな空間とする。
- ・駅舎デザインを踏まえた空間づくりを行う。



(2) 交流広場（牛頸川交差点部）

連立事業により東西の分断が解消されることから、各駅間に新たな交流拠点を設けることで、沿線住民の交流や回遊を促します。

この場所は、今回の連立事業において唯一河川と交差する場所であり、かつて鉄道が地上を通っていた名残が感じられる場とします。また、東側には御笠川、西側には春日公園等が位置し、大野城トレイル利用者や歩行者の拠点としての機能を持たせることで、南北をつなぐ高架下遊歩道と東西をつなぐ大野城トレイル利用促進による地域の回遊性向上を図ります。

【機能、配置】

- ・約 500㎡程度の広場とする。
- ・大野城トレイルの動線が交差する場所として、サイン等による情報案内機能や、大野城トレイル関連の簡易なイベントができるスペースを確保する。

【空間づくりの方針】

- ・日常時は憩いの広場として、イベント時には多目的に利用できる、使い勝手の良い空間づくり。
- ・高架の柱が無いことから、牛頸川を中心とした風景の広がりを感じられる空間づくり。
- ・線路や既存の鉄道橋を活用し、鉄道路線の名残を感じることができる空間づくり。

(9) 駐輪場（白木原駅南側）

駅付近への駐輪場設置要望は多く、駅利用者にとって利便性の高い駐輪場を設置することで、駅の交通結節点としての機能を高めます。また、駅南に駐輪場を設置することで、駅前広場内等における歩行者・自転車動線の交錯を回避し、歩行者の安全性の確保と交通の円滑化を図ります。

【機能、配置】

- ・自転車の利便性・安全性に配慮した駐輪設備とする。
- ・2層構造とし、1階部分は商業テナントの入居が可能なスペースを確保する。
- ・駐輪場出入口部は、安全性に配慮したたまり空間を確保する。

※テナント出店の可否については継続して検討します。

【空間づくりの方針】

- ・圧迫感や複雑さを抑えた建築とする。

※駐輪場規模（台数）や自転車動線については、自転車活用推進計画との整合を図ります。

(5) 交流広場・広幅員歩道（白木原駅～下大利駅間）

連立事業により東西の分断が解消されることから、各駅間に新たな交流拠点を設けることで、沿線住民の交流や回遊を促します。

この区間は、白木原下大利駅間のにぎわいを創出させるため、広幅員歩道と一体的に利用可能な二つの広場を配置します。

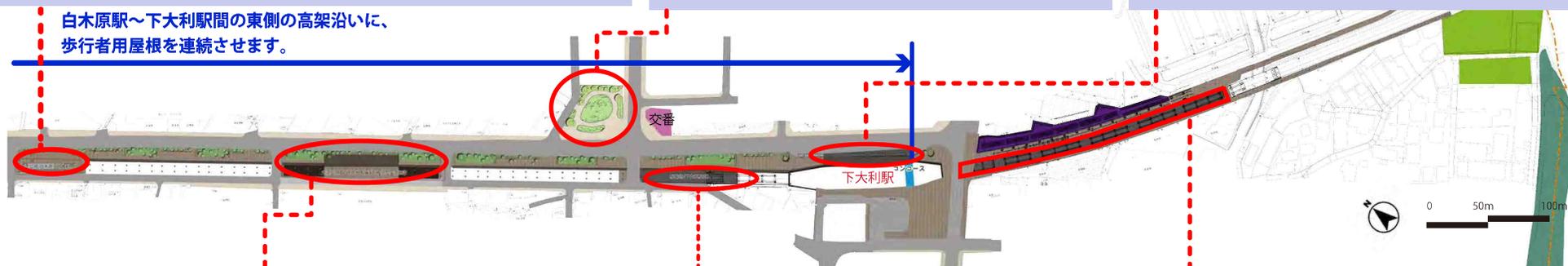
この周辺地域は公園が少ないことから、子育て世代が天候を気にせずにご利用できる、子ども向けの遊具を配置した広場とし、高架下周辺に人を呼び込むことでのにぎわいの創出を図ります。併せて実施する無電柱化により、景観の向上を図ります。

【機能、配置】

- ・高架下と前面広幅員歩道を一体的なデザインとし、約1,000㎡程度の面積とする。
- ・子ども向けの遊具を配置する。
- ・柵や植栽帯を配置し、車道への飛び出しを防止する。

【空間づくりの方針】

- ・子育て世代が利用しやすいような工夫を施す。
- ・高架下の民間利用範囲と一体的な空間を形成するよう配慮する。



(6) 広場及び大屋根を備えた複合型交流施設（筑紫中央高校前）

連立事業により東西の分断が解消されることから、各駅間に新たな交流拠点を設けることで、沿線住民の交流や回遊を促します。

この区間は、白木原下大利駅間のにぎわいを創出させるため、広幅員歩道と一体的に利用可能な二つの広場を配置します。

筑紫中央高校前については、にぎわいの核となる高架下広場と広幅員歩道を一体的に利用できるよう歩道に大屋根を整備します。また、広場の両側には市民活動スペースや子育て世代向けスペース、青少年の活動の場としての機能と民間施設とが一体となった、多世代が交流できる複合型交流施設を整備し、高架下周辺に市内外から人を呼び込むことでのにぎわいの創出を図ります。

【機能、配置】

- ・大屋根を備え、雨天でも利用できる約1,000㎡程度の広場を設ける。
- ・市民活動スペースや子育て世代向けスペース、青少年の活動の機能と民間施設とが一体となった、多世代が交流できる機能を持つ複合型交流施設を配置する。
- ・大規模なイベント等に対応できる設備（ステージや電気設備等）を配置する。

【空間づくりの方針】

- ・広場、歩道、建築が一体となり、多様なイベント等に対応できる空間づくり。
- ・日常的な利用も想定した居心地の良い空間づくり。
- ・高架下の特性を活かした、立体的な空間づくり。

(7) 下大利駅北側新公園

土地区画整理事業により新設される公園であることから、地域住民の新たな交流拠点としての整備を行います。また、高架下及び広幅員歩道と一体的な利用を行うことで、にぎわいの創出を図ります。

【機能、配置】

- ・公園の中央には地域活動の拠点となるような広場を整備する。
- ・歩行者用や公園利用者用の休憩施設（ベンチ等）を設ける。
- ・道路に囲まれていることから、飛び出しの防止等安全性に配慮する。

【空間づくりの方針】

- ・西側の見通しを確保し、高架下及び広幅員歩道と一体的な空間づくりを行う。

(9) 駐輪場（下大利駅北側）

駅付近への駐輪場設置要望は多く、駅利用者にとって利便性の高い駐輪場を設置することで、駅の交通結節点としての機能を高めます。また、駅北に駐輪場を設置することで、駅前広場内等における歩行者・自転車動線の交錯を回避し、歩行者の安全性の確保と交通の円滑化を図ります。

【機能、配置】

- ・自転車の利便性・安全性に配慮した駐輪設備とする。
- ・2層構造とし、1階部分は商業テナントの入居が可能なスペースを確保する。
- ・駐輪場出入口部は、安全性に配慮したたまり空間を確保する。

※テナント出店の可否については継続して検討します。

【空間づくりの方針】

- ・圧迫感や繁雑さを抑えた建築とする。

※駐輪場規模（台数）や自転車動線については、自転車活用推進計画との整合を図ります。

(8) 下大利駅東口駅前広場

連立事業に伴い東西駅前広場での交通機能を分担することにより交通結節点としての機能を高めます。西鉄バスルートの変更に伴いバス停が東口となることから、バスカットや屋根等の整備により利用者にとって利用しやすい駅前空間の形成を図ります。

【機能、配置】

- ・駅舎側にバス停及び一般車乗降場を整備する。
- ・駅舎からバス停まで雨に濡れずに歩ける歩行者用屋根を設置する。
- ・歩行者用屋根とバスシェルターを一体的な屋根として設置する。
- ・白木原駅へと続く歩行者用屋根を設置する。
- ・周辺情報等を発信する機能を配置する。

【空間づくりの方針】

- ・白木原駅方面へと連続するみどり豊かな空間とする。
- ・駅舎デザインを踏まえた空間づくりを行う。

(9) 駐輪場（下大利駅南側）

駅付近への駐輪場設置要望は多く、駅利用者にとって利便性の高い駐輪場を設置することで、駅の交通結節点としての機能を高めます。また、駅南に駐輪場を設置することで、駅前広場内等における歩行者・自転車動線の交錯を回避し、歩行者の安全性の確保と交通の円滑化を図ります。

【機能、配置】

- ・自転車の利便性・安全性に配慮した駐輪設備とする。
- ・駐輪場出入口部は、安全性に配慮したたまり空間を確保する。

【空間づくりの方針】

- ・圧迫感や繁雑さを抑えた建築とする。

※駐輪場規模（台数）や自転車動線については、自転車活用推進計画との整合を図ります。