桂川駅周辺

### ふれあい・まち未来

プラン

### 桂川駅周辺整備基本計画

平成22年3月

福岡県桂川町

### はじめに

桂川駅は平成13年10月のJR 篠栗線・筑豊本線の電化により、筑豊地域の玄関口として、また、交通結節の要として、その役割が増大しています。

しかしながら、桂川駅周辺の交通状況は、朝・夕のラッシュ時には混雑の様を呈しており、その改善が求められています。



また、桂川駅南側には、工場跡地などの遊休地もあり、その有効利用が待ち望まれています。

これまで、本町では、桂川駅周辺の整備については、土地区画整理事業による開発計画を進めてきましたが、この事業を展開していく上で、減歩率や事業費等が障害となり、現実的に実施は困難な状況であったため、この計画を断念し、このたび、新たに「桂川駅周辺整備基本計画」を策定いたしました。

今後は本計画を基本として、桂川駅周辺の整備を進める必要があると考えていますので、皆様のご理解とご支援をお願い申し上げます。

本計画の実現は、本町の将来を展望する上で、重要な意義を担っており、 安全で利便性の高い交通拠点づくりを推進するとともに、魅力あるまちづく の基盤になるものと確信するものです。

最後になりましたが、これまで、貴重なご意見や多大なご協力をいただきました皆様方、また、本計画の策定に当たり、アンケート調査にご協力くださいました桂川駅利用の皆様をはじめ、熱心にご議論いただきました検討委員の皆様方に心から感謝申し上げます。

平成22年3月 桂川町長 井上 利一

### 目 次

I.	桂川町の概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
1.	位置
2.	ДП
3.	産業構造
4.	土地利用 · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·
5.	交通体系 · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·
Ⅱ.	上位計画及び関連プロジェクト・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・
1.	第 4 次桂川町総合計画・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・
2.	都市計画区域マスタープラン・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・
3.	桂川駅周辺整備計画の経緯・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・
Ш.	計画地周辺の現況と課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・
1.	自然的条件
(1	)位置及び面積・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・
(2	2) 地形 7
(3	3) 水系 ······ 7
2.	社会的条件 · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·
(1	) 道路・交通・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・
(2	2) 土地利用 · · · · · · · · · · · · · · · · · 10
(3	5) 土地利用規制 · · · · · · · · · · · · · · · · · 12
(4	)供給処理施設 · · · · · · · · · · · · · · · · · 13
(5	5) 環境 · · · · · · · · · · · · · · · · · ·
3.	JR 桂川駅及び周辺状況・・・・・・・・・・・・・・・・・15
(1	) JR 桂川駅及び周辺状況・・・・・・・15
(2	) 駐車場利用状況······ 19
(3	5) 駅利用者アンケート調査・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・20
4.	JR 桂川駅周辺地区の問題点・・・・・・・・・・・・・・・・・ 27
	地域整備の課題と方向性・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 22
	)保全要素 · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·
(2	2) 活用要素
(3	。) 整備課題と方向性・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・

IV.	基本方針の検討・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	23
(1	) 基盤整備の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	23
(2	2) 誘導・推進方策の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	24
(3	3)都市基盤整備方針図・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	24
V.	地区整備計画 · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	26
1.	基盤整備の検討・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	26
(1	)JR 桂川駅前広場の検討・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	26
(2	2) 自由通路の検討・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	34
(3	3) JR 桂川駅南アクセス道路の検討・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	35
(4	.) 歩行者ネットワーク整備の検討・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	44
(5	う)面的整備誘導地区の検討・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	46
2.	地区整備計画 · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	47
(1	)段階的整備の検討・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	47
(2	2) 地区整備計画	49
VI.	事業化手法の検討・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	50
1.	整備開発手法の検討・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	50
(1	)補助制度の検討・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	50
(2	2) 規制誘導手法の検討・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	51
(3	3) 地域活力の活用育成策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	52
2.	実現化方策の検討・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	53
(1	)都市施設の先行整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	53
(2	2) 短期的取り組み策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	53
(3	3) 概算事業費	54
3.	今後の課題	55
参考	<b>5資料 · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·</b>	57

### I. 桂川町の概要

### 1. 位置

桂川町は福岡県のほぼ中央部、北緯 33 度 34 分、東経 130 度 40 分の位置にあって、広さは東西 約 4 km、南北約 8 km、総面積 20.07 km² で細長い逆三角形の形をし、北~西側は飯塚市、東~南側 は嘉麻市に隣接している。

また、JR 桂川駅は町の中心部から約2km離れた町の西部に位置し、飯塚市(旧筑穂町)との境界部に近接しJR 筑豊本線とJR 篠栗線の分岐駅である。

JR 篠栗線は平成13年度にJR 篠栗線・筑豊本線電化事業が完成し、福岡市や北九州市等、都市圏への輸送力アップで、地域の活性化が大いに期待されている。



桂川町の位置図

### 2. 人口

桂川町の人口は減少し、世帯数は増加している。このため、1世帯当たりの人員は 2.8 人と減少傾向にある。

桂川町の人口

区分	昭和 35 年	平成 12 年	平成 17 年
総人口(人)	21, 252	14, 760	14, 535
世帯数	4, 476	5, 025	5, 262
1世帯人員	4. 75	2. 94	2.76

出典:国勢調査

### 3. 産業構造

平成17年の就業人口は5,853人であり、そのうち約70%が第3次産業に従事している。1次 産業と2次産業の就業者は減少し、3次産業の就業者は増加しているが、全体の就労者は600人 近く減少している。

桂川町の産業構造

区分	平成 12 年	平成 17 年
就業人口 (人)	6, 444	5, 853
第1次産業(構成比)	229 (3.6)	201 (3.2)
第2次産業(構成比)	2, 101 (32.6)	1,707 (27.1)
第3次産業(構成比)	4,051 (62.9)	4, 347 (68. 9)

出典:国勢調査

### 4. 土地利用

桂川町の行政区域面積は、20.07km<sup>2</sup>であり、土地利用の状況は表に示す通りである。

桂川町の面積

単位:km<sup>2</sup>

総面積	耕地	宅地	森林
(平18.10.1)	(平 18. 12. 1)	(平18.1.1)	(平19.3.31)
20.07	4.84	2. 67	5. 87

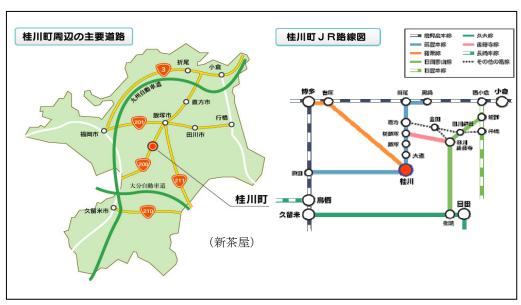
出典:桂川町の資料

### 5. 交通体系

道路は、国道 200 号(4 車線)が町の西方を南北に走っており、北九州や久留米・筑後地区、 そして佐賀・鳥栖地区を結ぶ重要な役割を果たしている。

鉄道は、JR 篠栗線が町の北西から北側を通過し、町内に JR 桂川駅があり、JR 博多駅からの快速電車の停車駅となっている。

JR 桂川駅は明治 34 年 (1901 年) 九州鉄道が長尾駅として開業し、昭和 15 年に桂川駅と改称し現在に至っている。その間昭和 43 年に筑豊本線に接続する篠栗線の全線開通、平成 13 年に吉塚から折尾までの全線電化が実施された。



交通体系図

### Ⅱ. 上位計画及び関連プロジェクト

### 1. 第4次桂川町総合計画(平成13年度~平成22年度)

第4次桂川町総合計画で課題として挙げられている点を抜粋要約すると以下の通りである。

### [課題]

- ①第3次総合計画において、「ツインコア構想プロジェクト」を掲げて庁舎周辺をコミュニティー 拠点(まちのヘソ)とし、桂川駅周辺を市街地拠点(まちの顔)として重点整備を図ってきた。
- ②庁舎周辺は計画どおりに整備が進められた一方で、引き続き関係町民等と協議を進め、桂川駅周辺を広域拠点にふさわしい魅力ある市街地拠点となるよう都市基盤整備を推進する。
- ③さらに、近接する王塚古墳テーマパークを活用した広域ふれあい事業の一層の充実に努め、多数のふれあい交流客の来訪を図って町の商業、農業などの地域の産業の活性化に寄与するよう努めていく必要がある。

その他、第4次桂川町総合計画に示された施策のうち、本計画に関連するものを引用すると、 以下の通りである。

### [基本方針]

桂川駅周辺及び役場周辺地区一帯を本町における中心市街地の形成を図る地区と定め、都市基盤整備の促進や商業機能の集積誘導、住宅開発の誘導、さらには地域に適合した効果的な市街地整備事業等の導入・推進等を図って、快適で潤いのある、活気に満ちた中心市街地の形成に努めます。

### [主要施策]

①都市計画に関する基本方針の確立

本町のまちづくりの具体性ある将来ビジョンを確立し、地域別のあるべき市街地像や整備方針を定め、これに基づき長期的かつ計画的に、市街地整備に取り組みます。

②桂川駅周辺地区の整備

桂川駅周辺については、広域交流拠点地区の形成を目的として地域町民等との協議及び安全で 利便性の高いまちづくりへの合意形成のもと、土地区画整理事業等の適切な都市基盤整備事業の 導入・推進等により、魅力ある新市街地の形成に努めます。

③都市計画道路の整備

都市計画道路7路線のうち、特にツインコア構想を図る視点で、桂川駅と役場と県立嘉穂総合 高等学校を結ぶ都市計画道路を最優先課題として整備を検討します。

### ④観光開発

全町一体となって特色ある観光開発を推進するため、基本となる観光開発方針の確立を図り、 王塚装飾古墳館及び湯の浦総合キャンプ場から弥山岳に至る一帯を観光拠点として民間活力の誘導も含めて計画的に整備を図ります。

### 2. 都市計画区域マスタープラン

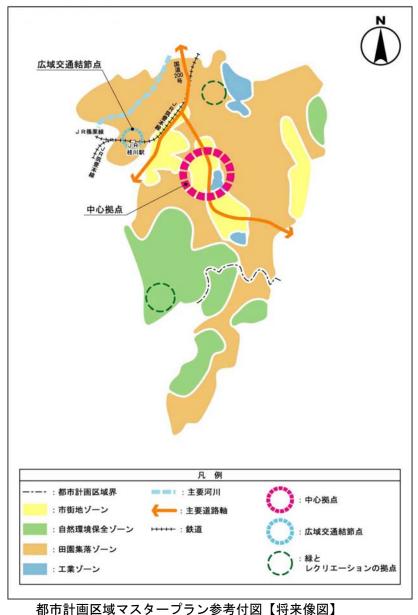
福岡県「都市計画区域マスタープラン」(平成20年12月26日告示)によれば計画地周辺は、 広域交通結節点として位置づけられ、以下のような施策の方針が示されている。

### [計画的な都市的土地利用の実現に関する方針]

JR桂川駅周辺地区においては、土地区画整理事業等による一体的な市街地整備を図るとともに、 その見通しが明らかになった段階で農林業と調整を行い、計画的に用途地域への編入を検討する。

### [交通体系の方針]

JR 桂川駅については、JR 篠栗線及び JR 筑豊本線を活用した広域的な連携を図っていくため、 筑豊地域の玄関にふさわしい交通結節機能の強化を図る。



出典:福岡県「都市計画区域マスタープラン」(平成20年12月26日告示)

### 3. 桂川駅周辺整備計画の経緯

これまで JR 桂川駅周辺地区を対象とし、区画整理事業を主とする調査・計画が順次段階的に策定されてきた。

しかし、近年の厳しい社会情勢や地元事情等で計画の推進は困難となっている。また、平成 20 年4月、町の中心部のボタ山跡地に県立嘉穂総合高等学校が開校した。

### 桂川駅周辺整備に関する調査経緯

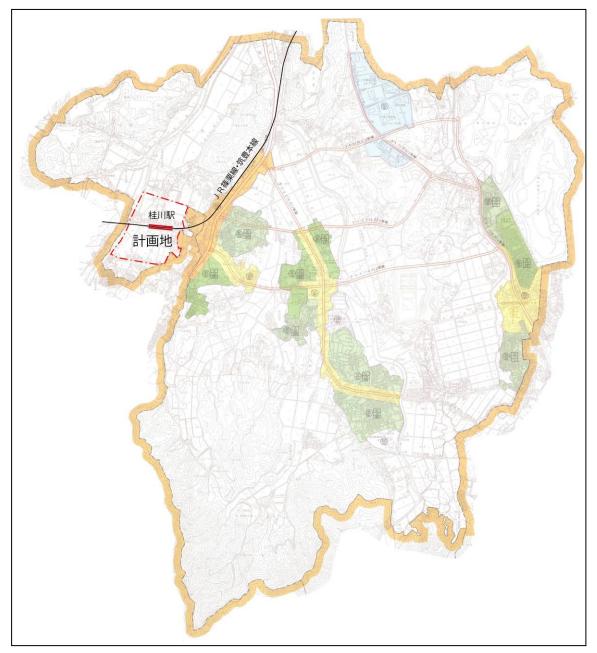
調査名称	年次	調査内容	備考
桂川町桂川駅周辺地区	平成9年3月	調査対象地区約 57ha を対象とす	
土地区画整理事業調查A		る土地区画整理事業調査A	
桂川町桂川駅周辺地区	平成 10 年 2 月	調査Aを踏まえ、調査対象地区	
土地区画整理事業調査B		約 33. 1ha を対象とする土地区画	
		整理事業調查B	
桂川町桂川駅周辺地区田園	平成 11 年 2 月	調査Bを踏まえ、調査対象地区	
居住区整備事業調査		約 33.6ha を対象とし、実態調査	
		を行った事業計画(案)作成	

### Ⅲ.計画地周辺の現況と課題

### 1. 自然的条件

### (1)位置及び面積

計画地は桂川町の西端部に位置する JR 桂川駅の北側及び南側に広がる地域である。



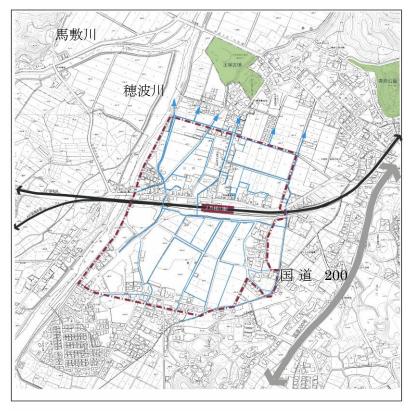
位置図

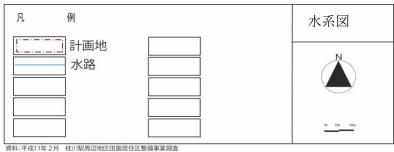
### (2) 地形

- ・計画地周辺は、ほぼ平坦な地形をしており、JR 桂川駅周辺には住宅街、同駅南側には工場跡地 と農地が広がっている。
- ・標高は国道 200 号で 37.0m、JR 桂川駅周辺は 34.0m~32.0m、同駅南は 33.0m 程度である。
- ・地形の傾斜は、国道 200 号から穂波川に向かって、全体的に南側から北側に向かった緩い傾斜 を呈している。

### (3) 水系

- ・計画地には、下図に示すように計画地内には多くの用排水路がある。
- ・水系は、全体的に JR 桂川駅南側から北側に向かって農業用水路も兼ねつつ流下し、排水は穂波 川に流出している。
- ・開発等による都市的土地利用への転換に際しては、既に工場跡地や農地に利用されていること から、流出係数の大きな変化は考え難いが、水田等の貯水機能を有した土地利用も見られるので、 流末の流下能力や洪水時の流出には配慮が必要となる。





### 2. 社会的条件

### (1) 道路・交通

### ①道路現況

計画地周辺の道路交通網を見ると、交通現況図に示すように、計画地の東方約 300m を南北に国道 200 号が通過し4 車線で整備されている。

国道 200 号から JR 桂川駅北側までは県道桂川停車場線で結ばれているが、その他の道路の幅員は大半が 6 m以下の町道である。

国道 200 号の交通量は飯塚市平塚で 26,725 台/24 時間、JR 桂川駅北側の県道部は 2,480 台/12 時間、3,249 台/24 時間(平成 17 年交通センサス)である。

同駅北側駅前までの県道桂川停車場線は国道 200 号の新茶屋の交差点を通過して、30m 程度で JR の踏切を渡り駅北側前に通じている。踏切から桂川駅北側駅前までは、道路幅員 9.5m で片側 歩道が整備された 2 車線道路である。

JR桂川駅北側駅前から豆田橋 (穂波川)、更には同駅北側駅前の住宅街から王塚古墳へつながる 道路と周辺道路はいずれも幅員6.0m未満の狭小な道路形態を示している。

### ②交通現況

JR桂川駅は現在、2面3線のホームと保線車両留置用の側線を持つ地上駅で、改札は駅北側からの1方向で、快速電車の停車駅である。

利用者は近年の生活圏域の広域化、鉄道の持つ定時性、速達性、電化による快適性、それに二酸化炭素削減意識の向上と相まって推移し、年間 150 万人前後(約4,000 人/日)で安定していたが、ここ2年は減少している。

利用者を近辺の駅と比べた場合、新飯塚駅(270万人)より少ないものの、飯塚駅(乗降客数:90万人)の約1.7倍である。

また JR 桂川駅の利用圏域は町内をはじめ、背後の嘉麻市(人口 44,000 人)と旧筑穂町(人口 11,000 人)、それに田川市の一部を含む広範囲に及んでいる。

JR 桂川駅には路線バスも乗り入れており、町中心部、飯塚市、嘉麻市方面への路線があるほか、 タクシーの待合所、それに福祉バスの停留所もあり交通の重要な結節点となっている。

### 福北ゆたか線主要駅乗降客数合計

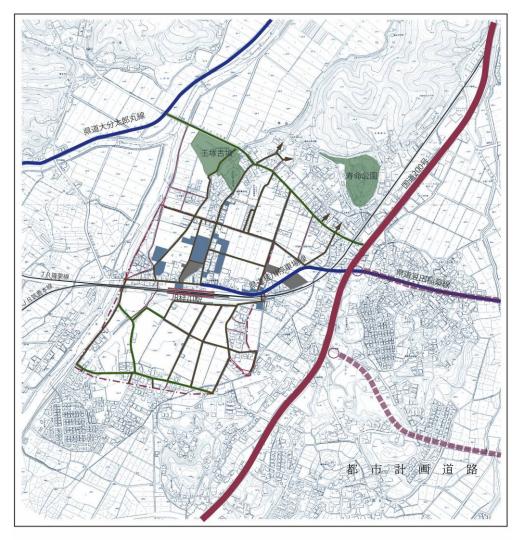
(単位:人)

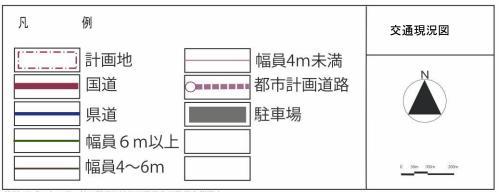
駅名	平成 17 年度	平成 18 年度	平成 19 年度	平成 20 年度
篠 栗	2, 758, 500	2, 772, 300 (1. 01)	2, 792, 100 (1. 01)	2, 848, 300 (1. 02)
筑前大分	542, 900	584, 300 (1. 08)	591, 400 (1. 01)	576, 900 (0. 98)
桂川	1, 529, 600	1, 529, 300 (1. 00)	1, 502, 000 (0. 98)	1, 486, 600 (0. 99)
飯塚	980, 000	961, 500 (0. 98)	959, 000 (1. 00)	858, 300 (0.89)
新 飯 塚	2, 659, 200	2, 682, 300 (1. 01)	2, 704, 100 (1. 01)	2, 723, 200 (1. 01)

※( )内の数値は前年度比

JR 桂川駅乗降客数 (単位:人)

	平成 17 年度	平成 18 年度	平成 19 年度	平成 20 年度
乗 客	763, 591	763, 175	751, 270	743, 784
降 客	766, 056	766, 165	750, 727	742, 835
計	1, 529, 647	1, 529, 340	1, 501, 997	1, 486, 619



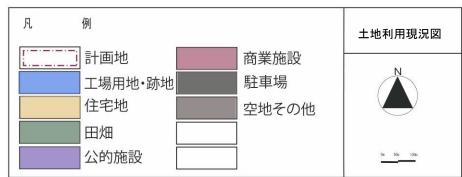


資料:平成11年2月 桂川駅周辺地区田園居住区整備事業調査

### (2)土地利用

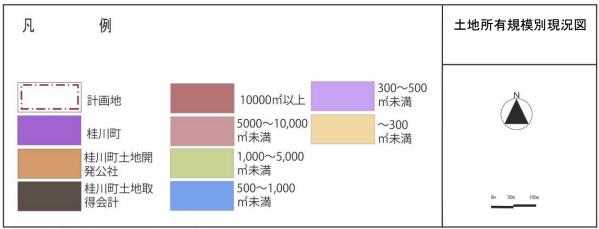
- ・調査地の土地利用は住宅、農地及び大規模工場跡地が主で住宅は JR 桂川駅北側一帯と計画地の 縁辺部に張り付いている。
- ・土地所有の規模別状況を見ると、住宅地以外では企業所有地と農地の 1,000m<sup>2</sup> 以上の大規模敷地が大半を占めている。(土地所有規模別現況図参照)
- ・このため、計画立案に当たっては、土地所有状況や所有者の意向を考慮するとともに、周辺の 生活環境の保全に努める必要がある。





資料:平成17年3月都市計画基礎調查+現地踏查





資料:平成11年2月 桂川駅周辺地区田園居住区整備事業調査

### (3)土地利用規制

### ①都市計画法

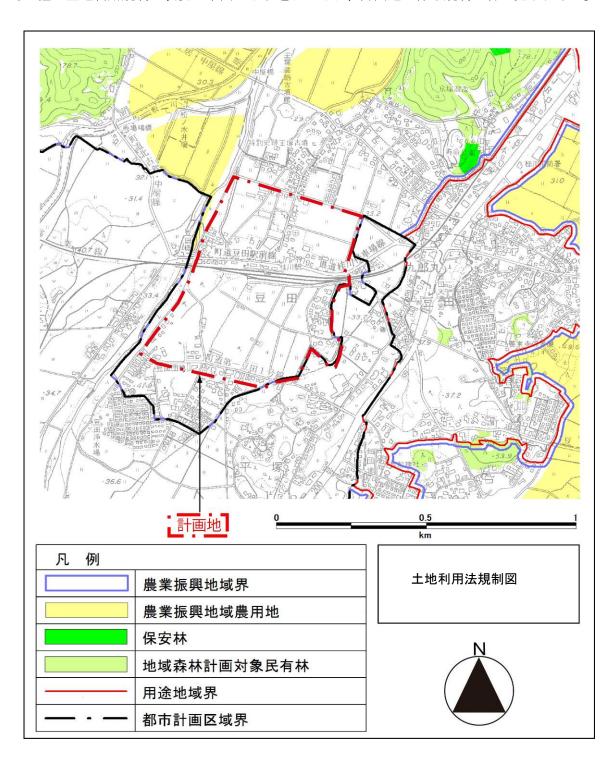
桂川都市計画区域では区域区分がされておらず、計画地は用途地域の指定もない、いわゆる非 線引き白地地域である。

### ②農地法

計画地の田畑で市街地整備事業を行う場合は、農地転用の届出が必要である。

### ③その他の土地利用規制

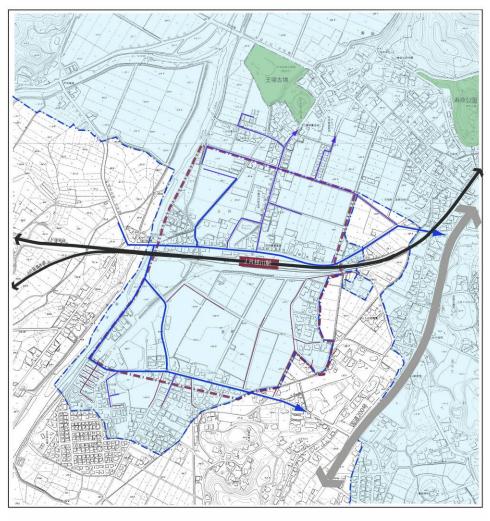
その他の土地利用規制の状況は下図に示す通りであり、計画地に係る規制は特に見られない。

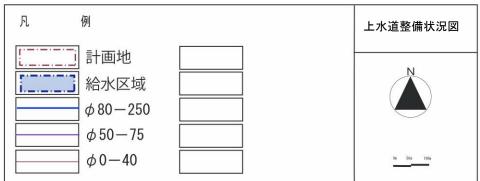


### (4) 供給処理施設

計画地への上水道は全域が給水区域となっており、計画地外縁部及び工場跡地には  $\phi$  80~250 の配水管が敷設済みである。

その他、既存建物および農地に向けて、  $\phi$  40 以下の配水管が敷設されているが、公共下水道は未整備である。





資料:平成17年3月都市計画基礎調査

### (5)環境

調査地は既に、住宅や農地、工場跡地であり、人為的に利用されており、特に自然環境として 保全すべき要素は見出し難い。

しかしその周辺に目を向けると、風情ある穂波川の水辺空間があり、豊かな田園地帯が連坦する中に森林丘陵が点在して、これらに囲まれて集落が形成され豊かな田園居住環境を有している。

また、JR桂川駅北側約400mの位置に国指定特別史跡の王塚古墳があり、5つの色彩で彩られた 装飾壁画が石室内をほぼ全面に施されていることで有名である。







地域環境要素図

### 3. JR 桂川駅及び周辺状況

### (1) JR 桂川駅及び周辺状況

### ①JR 桂川駅北側駅前の状況

JR 桂川駅北側駅前には、タクシーの待合場、バスの転回場、町営の駐輪場が線路に沿ってあるが、道路と駅舎の間が 10m 程度と狭いため、駅前広場は全体的に狭小である。

更に、JR 桂川駅の西側道路の歩道整備は一部区間で実施されているが、駅前の住宅街の道路は 歩道もなく、道路幅員も 6.0m 程度と狭い所が多い。

JR 桂川駅の利用は、駅が町の中心部から離れた位置にあることと、利用圏域が広範囲であることから、ドイツの郊外都市に見られるようなパークアンドライド\*1あるいはキスアンドライド\*2といった利用形態が主となっている。

現在、駅前が狭く送迎車の駐車スペースがないため、バスやタクシーなどの公共交通機関の待機・回転場に乗用車が入り込み、バスや送迎車同士及び通過車両との交通が混雑している。

また、同駅の東側には線路と平行して、町営の駐輪場が、西側には地域の広場として利用されている町の土地がある。



写真 JR 桂川駅北側正面

<sup>※1</sup>パークアンドライド:自宅から自家用車で最寄りの駅まで行き、車を駐車させた後、公共交通機関を利用して目的地に向かう通勤・通学形態。

<sup>※2</sup> キスアンドライド: 自宅から公共交通機関の乗降所まで自動車等で家族に送り迎えをしてもらう通勤通学形態。



写真 タクシー待合場



写真 バス回転場

### ②周辺部の状況

JR 桂川駅の周辺部には、月極、一時預かりの駐車場が多く立地し、その多くは住宅地の中に混在し、駐車場への出入りに生活道路を使用する場合が多い。

また、JR 桂川駅への自動車利用者の多くは新茶屋交差点経由のルートを利用しているが、同駅 東側の踏切や穂波川沿いの踏切を通過している車両も見られる。

JR 桂川駅北側駅前から王塚古墳へのルートは住宅街の生活道路で、途中地域の排水路と併行している部分もある。

そのため、王塚古墳のイベント開催時等のアクセスは、もっぱら地域の北西部を通過している 県道大分太郎丸線からの利用となっている。

JR 桂川駅南側は、住宅地と線路それに穂波川に取り囲まれた水田と工場跡地、それに引込線跡地があり、アパートなどの建築も一部見られスプロール化の傾向も見られる。

国道 200 号からの桂川駅南側へのアプローチは、信号交差点が豆田、豆田口と2箇所あるが、いずれも町道で幅員が狭く住宅地を通っている。

通勤時には町中心部から国道 200 号の豆田交差点を横断し、同駅東側の踏切を通過している車両も多く見られる。

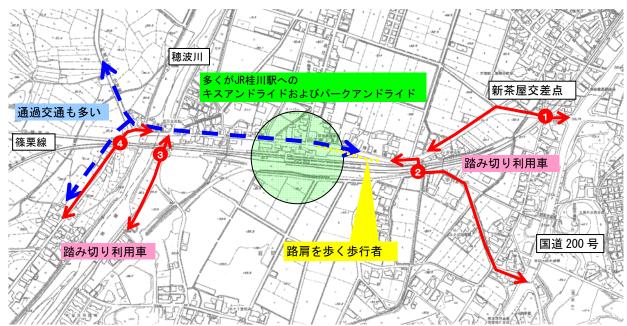


写真 JR 桂川駅東側の踏切

### 現地状況 (駅周辺) 【平成21年9月】

### <総括>

- ●自家用車の多くがJR桂川駅へのキスアンドライドおよびパークアンドライドであった。
- ●JR桂川駅北側駅前のみ1車線で幅員が狭い。
- ●送迎車の駐車スペースがないため、送迎車同士、および通過車両との混雑が多くみられた。
- ●JR桂川駅を中心に多くの月極、一時預かりの駐車場が立地している。 JR桂川駅に近い駐車場では月極と一時預かりの併用が多く、駅から離れると月極が多くなる。
- ●JR桂川駅北側駅前の民間駐車場、駅前青空パーキングの利用が多く午前9時頃には凡そ7~8割の 駐車率となっていた。
- ●JR桂川駅直近の踏切を通過する車両が多くみられた。①の踏切は国道200号の東側からの流入、 ②の踏切は国道200号の東・南西側からの流入が多い。③の踏切の利用は少ないが狭幅員のため離 合はできない。
- ●バス利用車も多い。コミュニティーバスの発着もある。









●送迎車両がバスの回転場、タクシー待合場へ流入。後続の車両との混雑が多く見られる。







### (2) 駐車場利用状況

駐車場利用実態調査を行った結果、周辺に 23 箇所の駐車場があった。駐車場における調査状況の結果、パークアンドライドの台数を下記の様に約 400 台と推定した。

駐車状況集計表

駐車場	駐車台数 (5:30)	駐車台数 (11:00)	P&R 車両
23 箇所合計(台)	82	474	394

(調査日:平成21年10月15日(木)実施)

また、JR 桂川駅北側駅前とバス回転場横に町営の駐輪場がある。駐輪可能台数は、自転車とバイク等の合計で約510台である。

駐輪場集計表

駐輪場	第1	第2	合計
自転車 (台)	229	204	433
バイク等 (台)		80	80
合計	229	284	513

### (3) 駅利用者アンケート調査

### ①調査方法

日 時 平成 21 年 10 月 15 日 (木) 始発時間 (5:40) ~アンケート用紙配布終了まで

実施方法 桂川駅利用者に対して、アンケート用紙(返信用はがき)を配布する。

実施場所 桂川駅舎前の階段下付近及び構内

配布枚数 1,420 通

回収枚数 368 枚 (回収率=26%)

### ②調査結果

調査の結果は、下表に示すように、駅利用者の利用目的は70%が通勤・通学で、行先は福岡市が最も多く62%、次に飯塚市の12%となっている。駅までの交通手段は、自家用車が38%、送迎車が17%となっており、自家用車・送迎車利用者が全体の55%を締めている。自転車利用者14%、バス利用者7%である。

また、駅利用者の88%は、出発駅が桂川駅となっており、これは利用者の多くが朝夕の通勤 通学利用であることを示している。

次に駅までの経路は、新茶屋と豆田交差点経由の踏切通行が56%となっている。

アンケート項目 結果 ①利用目的 通勤 : 56% 通学: 15% レジャー:11% ②出発地 桂川町内:50% 嘉麻市:22% 飯塚市:16% ③目的地 福岡市 : 62% 飯塚市: 12% 桂川町: 6% 自家用車:38% 送迎:17% 徒歩:20% 自転車:14% バス:7% ④駅迄の交通手段 ⑤出発駅 桂川駅:88% ⑥行先駅 博多 : 53% 桂川:10% 新飯塚:9% 新茶屋交差点:33% 豆田交差点(駅東踏切):23% ⑦利用経路(踏切)

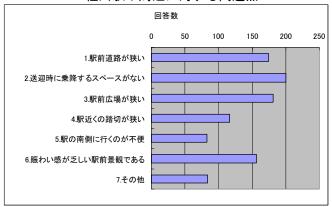
アンケート結果

### ③駅及び周辺の問題点

JR 桂川駅及び周辺に対しての問題点として、一番多かったのは送迎時に乗降するスペースがない。駅前広場それに駅前道路が狭い、駅前の賑わい感が乏しいが多かった。

また、自由意見を求めた所、70 件を超える意見が寄せられ、国道の青信号の時間、駅のエレベーター設置、バスの回転場、バスの便数、駅前の横断歩道がない、駅の南側からの利用と施設の充実等の意見が多かった。

JR 桂川駅や周辺に対する問題点



### 4. JR 桂川駅周辺地区の問題点

JR 桂川駅及び周辺における問題点を以下に整理する。

### (1) 交通

### ①通勤通学時の安全

JR 桂川駅北側駅前部は狭く、送迎車の駐車スペースがないため、朝夕の通勤・通学時にはバスなどの公共交通の待機スペースに乗用車が入り込み、バスと送迎車、送迎者同士さらには通過車両との交通が混雑し、交通安全上の問題が生じている。

### ②王塚古墳へ至る生活道路の安全

王塚古墳へ至る道路は、道路環境整備の遅れによって、地域資源が活かしきれていないことと、 駐車場を利用する車両の生活道路への進入により、安全性の確保が問題となっている。

### (2)都市基盤

### ①交通結節点としての機能が活かされていない都市基盤

交通結節点にもかかわらず、道路基盤が脆弱である。

### ②都市防災

計画地南側へ広がる一団の既成市街地へのアクセス性が悪く、都市防災上問題がある。

### (3)土地利用

### ①都市の骨格と不整合な土地利用

JR 篠栗線と国道 200 号の交通結節点にも関わらず、JR 桂川駅南側には一団のまとまった土地が 広がっており、社会資本整備が活かされていない。

### ②スプロール化

上記一団のまとまった土地は、潜在的に土地利用ポテンシャルが高く、スプロール化\*1が始まっている。

<sup>\*\*1</sup>**スプロール化**: 市街地の周辺部などにおいて、農地などが虫食い状に開発されて、無秩序に市街地が拡散していく現象。

# 5. 地域整備の課題と方向性

活用すべき要素と、整備改善すべき地域整備課題と方向性を整理する。 計画地及びその周辺において優先的に保全、 以上を踏まえて、

### (1) 保全要素

計画地及びその周辺において優先的に保全すべき要素を以下に整理する。

# ①既に行われているパークアンドライドの推進

JR 桂川駅利用においては、パークアンドライド者しくはキスアンドライドの利用実態が、JR 桂川場利用者の約6割に達しており、既に一般化している。

3を確改施すべき歩行者ナル

このような個別交通手段と公共交通手段の利用形態は、都市交通政策の先端を行くものであり、今後ますます低炭素地域づくりが求められていく状況においては、パークアンドライド等の持続は勿論、交通政策としても積極的に推進すべきである。

## ②王塚古墳等の地域資源

全国的にも珍しい5色の彩色など、地域随一の皮跡であり、エコミュージアムとしても機能しているので、保全と活用が望まれる。

## 3)良好な田園居住環境

計画地及び周辺地域は、大都市近郊には望みえない良好な田園居住環境を形成している。これは個々の住宅地で成り立つものではなく、田畑や山々、風情を残した河川環境が一体となって織りなす環境である。

従って、このような環境全体が地域資源であり、無秩序な開発によって失われないよう、地域における計画的な土地利用を誘導するなどして、維持する必要がある。



地域整備・保全・活用検討図

## 整備課題と方向性

(B)

今後、地域整備や土地利用転換を計画する上で、整備 改善が必要な要素は以下の通りである。

性を活かし計画地の都市的土地利 用のポテンシャルを活用するため には、同国道から計画地へのアク

セスルート整備が必要である。ま た桂川駅への国道からのアクセス

の改善が望まれる。

国道 200 号の持つ広域アクセス

②国道 200 号からのアクセス

## ①JR 桂川駅の交通結節機能強化

計画地の持つ交通結節点としてのポテンシャルを活かし、交通問題を改善するためには、桂川駅の交通結節機能の強化が必要である。特に北側の交通回転広場の改良や南側からの自由通路の整備が望まれる。

## ③歩行者交通ネットワーク 明寺参詣・十軸宮田

地域資源を有効活用し土地 利用ポテンシャルの向上を図る ためには王塚古墳への桂川駅か らの歩行者回遊ルート整備を基 軸とする歩行者交通ネットワー クの形成と生活道路としての安 全対策が望まれる。

# (4)土地利用の課題とエリアマネジメント

性川駅交通広場整備とともに南側に広がる一 国のまとまった土地の土地利用転換を図る場合、 その土地利用ポテンシャルからスプロール化の 認れがあるので、計画的な土地利用の規制誘導 等によるエリアマネジメント\*が望まれる。

ずによるエクノスホンハンド がまよびる。 ※注)住民・事業主・地権者等による主体的な取り組みのこと。

### (2)活用要素

今後、地域整備や土地利用転換を計画する上で、 活用すべき地域のポテンシャルを整理すると以下の通りである。

### ①交通結節機能

JR と国道 200 号に挟まれ、交通が結節する計画地 一帯は交通結節機能を有する地区であるので、この ポテンシャルを活かした土地利用を誘導する地区で \* \* \*

# ②国道 200号 (4車線)の広域アクセス機能

行われているバーク

計画地の東方近傍を縦走する国道 200 号は4 車線道路であり、その交通容量は大きく都市間幹線道路として機能している。この広域アクセス性を活かした地域整備の誘導が望まれる。

# ③駅前の「一団のまとまった」土地

公共交通の要である JR線の結節する JR桂川駅にあって、桂川駅南側の計画地は一団のまとまった土地であり、しかも工場跡地と特段の規制がかかっていない農地である。

このことは、多くの市街地開発事業や大規模施設 建設において用地の集約がネックとなっていること を考えると、土地利用転換の可能性が広がり、土地 がまとまっていること自体土地利用転換ポテンシャ ルが高く、そのポテンシャルを生かした地域整備若 しくは土地利用転換を誘導すべきである。

広域アクセス機能

### 4水辺環境

計画地西側の穂波川の風情ある水辺環境は貴重な地域資源であり、この活用が望まれる。

### Ⅳ. 基本方針の検討

地域整備の課題と方向性で明確になった JR 桂川駅の交通結節機能強化、国道 200 号からのアクセス改善、駅北側の道路整備(歩行者ネットワークの整備)、駅南側の一団のまとまった土地の土地利用転換に対して基本方針の検討を行う。

整備は、現在の施設の有効活用を図ることで、全体投資を抑えるとともに、事業の実施に際しては補助金や交付金の活用を考える。

また、町は地域問題解決と整備を誘発するために必要な基盤整備や計画的な土地利用の規制誘導策の検討等を行い、民間開発を誘発する仕組み作りの検討を行うものとする。

### (1) 基盤整備の方針

### ①JR 桂川駅の交通結節機能強化

### ア. JR 桂川駅北側駅前広場

JR 桂川駅北側においては、既存町有地を有効活用して車両回転広場や一時駐車場を確保し、現在の交通問題の早期解決を図る。

### イ. JR 桂川駅南側駅前広場

JR 桂川駅南側には、パークアンドライドをより効果的に推進することと、桂川駅南側の一段のまとまった土地の有効活用を推進するために駅前広場を整備する。(現在、JR 桂川駅東側の踏切通過車両の安全確保の問題があるので、それを解決するためにも駅南側に広場を計画する必要がある。)

### ウ. 自由通路

JR 桂川駅前北側・南側駅前広場整備とともに、JR 桂川駅の機能向上を図るために、駅の北側と南側を結ぶ自由通路を整備する。

### ②JR 桂川駅南側アクセス道路

国道200号の持つ広域アクセス性を活かしJR桂川駅南側の都市的土地利用の位置的条件を有効活用する。

そのため次項に述べる面的整備地区と一体的に国道 200 号からのアクセス道路を検討し、交通課題の解決とともに、JR 桂川駅南側に広がる一団のまとまった土地における都市的土地利用の可能性の向上を図る。

ルート検討に当たっては、移転家屋を極力避けた現況道路の拡幅整備とし、初期段階からの機能発揮と経済性および安全性を確保する。

### IV. 基本方針の検討

### ③駅南側の土地利用

JR 桂川駅南側の一団のまとまった土地への計画的な土地利用と民間活力による基盤整備の誘導を図るため、面整備の誘導地区を定め、民間開発を誘発する。

このため地区計画等による規制誘導の他に、地域活力の活用育成策等による民間開発を誘発するための仕組みづくりを検討する。

### ④歩行者ネットワークの整備方針

### ア. JR 桂川駅北側道路整備

地域の交通安全対策と JR 桂川駅北側からの王塚古墳への動線を今以上に明確にするために、JR 桂川駅や県道部から王塚古墳周辺部への交通ネットワークの改善、それに JR 桂川駅前から西側の豆田橋までの町道を JR 桂川駅北側道路整備として計画する。

### イ. 歩行者ネットワーク

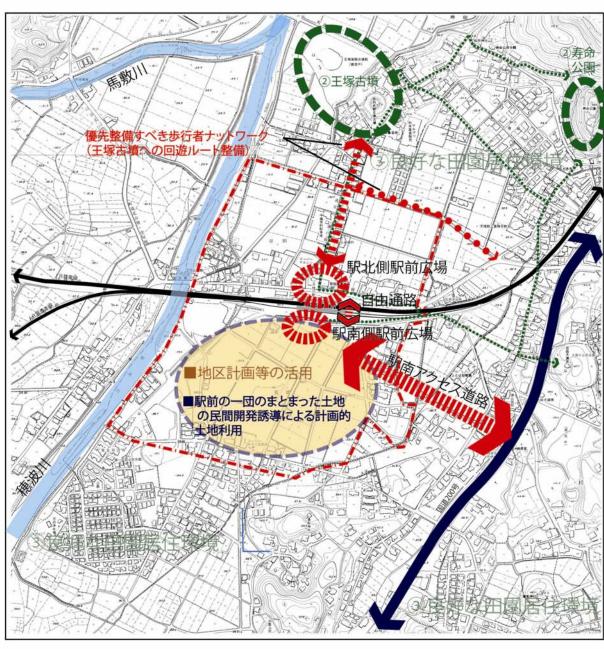
歩行者ネットワークについては、段階的に寿命公園や豆田天満宮などの地域資源をめぐる回遊ルートの形成を図る。回遊ルート形成に当たっては、過剰な基盤整備を避け、観光案内板の設置などにより、現在のまち並みを活かした効果的な整備に努める。

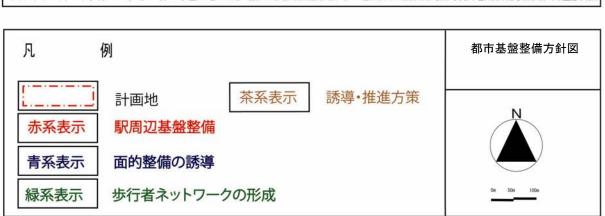
### (2)誘導・推進方策の方針

基盤整備などのまちづくり政策を効果的に誘導あるいは誘発するためのソフト政策として、まちづくり政策や誘導方策とともに、地域主体のまちづくりを推進するために住民や事業主、地権者等による取り組みを検討する。

### (3)都市基盤整備方針図

以上の整備方針を都市基盤整備方針図として示す。(都市基盤整備方針図参照)





### V. 地区整備計画

### 1. 基盤整備の検討

### (1) JR 桂川駅前広場の検討(JR 桂川駅の交通結節機能強化の検討)

### ①駅前広場規模の検討

駅前広場の施設として歩道、車道、バス・タクシー乗降場、一般送迎車乗降場、駐輪場(駐車場)等の施設を考える。

駅前広場の面積算定は、年間平均乗降客数(約4,000人)を基本に、各交通機能の必要面積の算定を行うことで求める。

また、規模算定に際しての計画諸元と規格は下表の通りとする。

### 計画諸元

交通機能	単位	諸元	備考
乗降客数	(人)	4,073	
バス	(台/時間)	3	1時間到着台数
タクシー	(台/10分間)	2	10 分間の乗車台数
自家用車	(台/10分間)	28	10 分間の乗降人員

### 施設の規格

施設名称	基準値 (m)	採用値(m)
車道	3.5以上(車両制限令)	4. 0
車路 (バス)	3.5以上(車両制限令)	4. 0
車路 (一般車)	3.0 (計画指針原単位)	3. 0
路肩	0.5 (道路構造令)	0.5
停車帯 (バス)	3.25 (計画指針原単位)	3. 5
停車帯 (一般車)	2.25 (計画指針原単位)	2. 5
駐車場 (区画)	5.0 (道路構造令)	5. 0
自転車歩行者道	3.0 (道路構造令)	3. 0
歩道	1.5 (駐車場設計・施工指針)	2. 0

その結果、小浪式に基づいて算定した結果、駅前広場面積として3,000m<sup>2</sup>が必要面積となった。

### ②JR 桂川駅北側広場配置検討

JR 桂川駅北側は、現在、JR 桂川駅正面にタクシー乗降場があり、その東側に JR 桂川駅併設商店の専用駐車場、バスの回転場と待合所、駐輪場がある。西側は JR の信号管理所を挟んで JR の駐車場、それに町有地の広場(ゲートボール場)がある。

歩道は、JR 桂川駅東側の県道部の北側と JR 桂川駅西側の町道部の南側はゲートボール場の前まであるが、その間に横断歩道はない。駐車場はタクシーの4台と、商店の専用駐車場として6台の駐車場が確保されている。

また、鉄道敷地(JR 桂川駅舎)と前面道路との間の空地の距離も約12mと狭いうえに、JR 桂川駅前道路の幅員が、JR 桂川駅東側の県道部の7mからJR 桂川駅西側の町道で5mと狭くなっており、その間のすり付けがJR 桂川駅前でされており、JR 桂川駅舎と前面道路の間にタクシーと商店の専用駐車場がある。



北側駅前の状況



北側駅前の状況



西側の JR 駐車場



ゲートボール場



西側の歩道

その結果、JR 桂川駅の北側駅前が狭く送迎車の駐車場がないため、朝夕の通勤・通学時にはバスやタクシーなどの公共交通の待機・回転場に乗用車が入り込み、バスと送迎車、送迎車同士さらには通過車両との交通が混雑し、交通安全上の問題を生じている。

信号管理所の西側に JR の駐車場が有り、隣接して、地域住民に利用されているゲートボール場がある。また JR の駐車場には排水路が暗渠で流下している。

ゲートボール場に接して幅員 2m の歩道が整備されており、歩道とゲートボール場との間には 1m 程度の高低差がある。

### V. 地区整備計画

### ■整備可能用地の選定

・広場整備の可能性が考えられる場所は JR 桂川駅北側駅前の JR 敷地及び JR 桂川駅西側の JR 駐車場用地と現在ゲートボール場として利用されている町有地が考えられる。

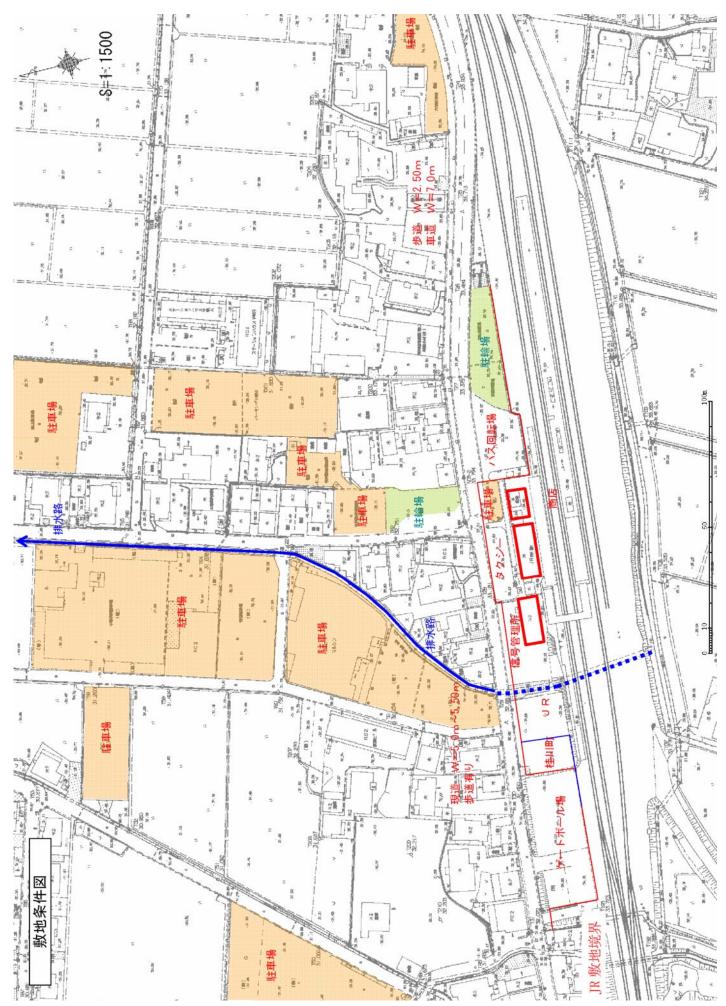
### ■計画案の検討

- ・町有地及び JR 用地を中心に、JR 桂川駅北側の駅前広場の検討を行う。施設はバス・タクシー乗降場、送迎車待機場・乗降場、歩道、それに JR 桂川駅に併設されている商店の専用駐車場、自由通路等を考慮し、下記の3案を計画案とする。
- ・その場合、現在の駐輪場は道路を挟んだ JR 桂川駅北側と東側の境界部にあることと、鉄骨構造の建造物であることを考慮して現在地での利用を前提とした。
- ・計画案は、バスの回転場を現在の場所とする案と、西側の町有地・JR 用地の方に移設する案を検討した。
- ・前面道路は、県道部の幅員に合わせて拡幅し、車道部は現在の 5.0m から 7.0m とし、歩道も南側への移設を考え全幅員 9.0m の断面構成で西側の豆田橋 (穂波川) まで拡幅する計画とした。
- ・西側の施設は、利用者の利便性を考えて、JR 桂川駅と施設間の移動距離を最小限とするために、 極力駅舎側に配置した。

計画案	参考-1案	参考-2案	参考-3案		
バス回転場	西側	西側	東側		
前面道路	県道部の線形に	県道部の線形に	県道部の線形に		
	合わせて拡幅	合わせて拡幅	合わせて拡幅		
用地	JR 用地含む	JR 用地含む	JR 用地含む		

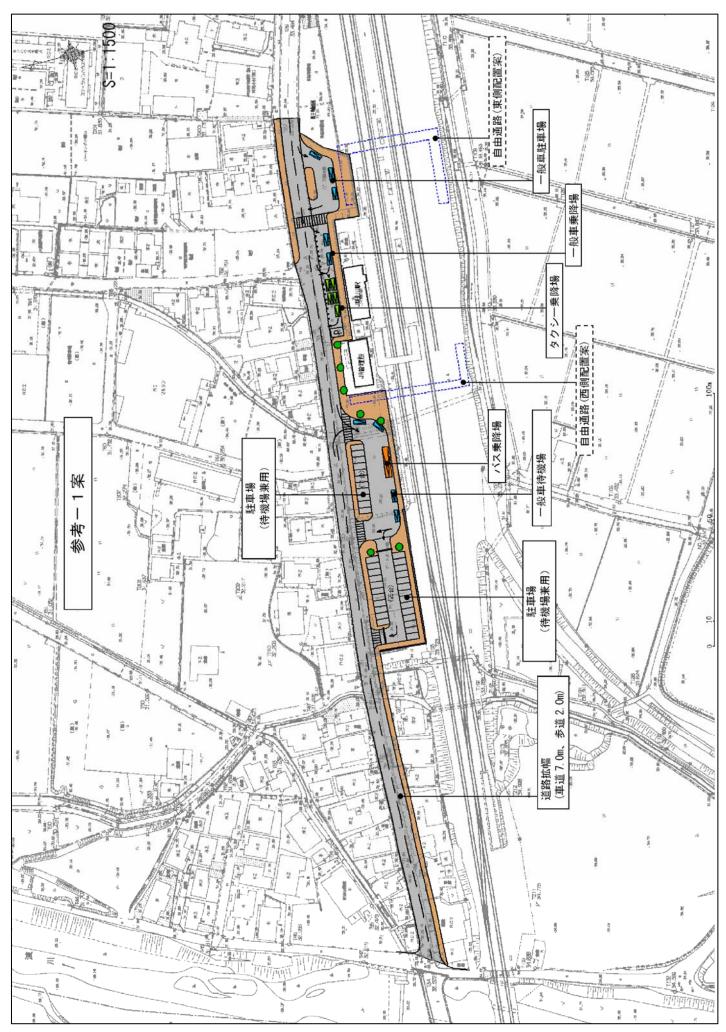
### ■計画案について

今回の計画案は、関係機関や地権者への協議・調整を行っていないことから、計画案の最終決定は行わないことにする。今後の協議等で配置については変更もあるという前提での比較検討である。

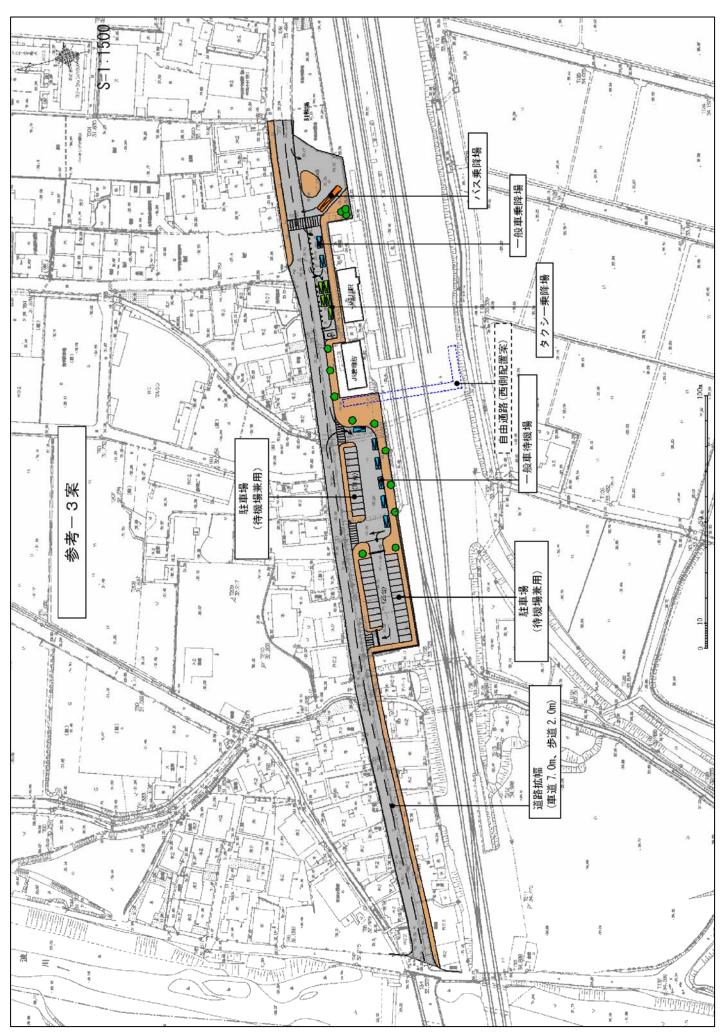


## 駅前広場配置計画案一覧表

参考-3案		(送迎車) (タクシー・送迎車・バス)	(バス乗降性重視案) ・東側のバスの回転場は現在の位置とし、RR 柱川駅前に送迎車の乗降場を確保する。 ・現在のタクシーの乗降場は、ほぼ今のまま。 ・JR を川駅西側の RR 車場用地を送迎車の待機所とし、新たな交通広場を計画する。 ・西側の送迎車の待機は、送迎時の待機機能の確保を考え、駐車は待ち合わせ等の一時的な駐車を考える。	・国道 200 号方面からの送迎車は今と同じく、バスの 回転場への進入が想定される。 ・歩道が整備され、歩車道分離が図られることで安全 性は高まる	・同左	・バスの乗降場は今と同じでわかりやすいが、回転場に一般車の進入が想定されるので、安全性に問題が残る。 ・自由通路の計画が西側に限定される。	・バス利用者の利便性は高いが、バスの乗降場に一般車の進入が想定される。
参考-2案		(送迎車・バス) (タクシー・送迎車)	(東側公私分離歩道設置案) ・東側のバスの回転場を送迎車専用の乗降場とし、自由通路を西側に限定することで、送迎車の待機場を広げる。 ・現在のタクシーの乗降場は、ほぼ今のまま。 ・現在のタクシーの乗降場は、ほぼ今のまま。 ・ 存出「駅西側の」R駐車場用地をバス、それに送迎車の待機所とし、新たな交通広場を計画する。 ・ 西側のバスの乗降場を R 柱川駅側に近接。 ・ 西側の送迎車の待機は、送迎時の待機機能の確保を考え、駐車は待ち合わせ等の一時的な駐車を考える。	<ul><li>・ケース1案に比べて、東側の送辺車の待機場が広いことと、西側のバスの乗降場が近くなる。</li><li>・同左</li></ul>	・同左	<ul><li>・1案に比べて、バスの乗降場が近い。</li><li>・西側のバスの乗降場がわかりにくい。</li><li>・自由通路の計画が西側に限定される。</li></ul>	• 同左
参考-1案		(送迎車・バス) (タクシー・送迎車)	(東側公私分離歩道拡張案) ・東側のバスの回転場を送迎車専用の乗降場とし、自 由通路の位置確保から歩道を広く計画する。 ・現在のタクシーの乗降場は、ほぼ今のまま。 ・別 柱川駅西側の JR 駐車場用地をバス、それに送迎車 の待機所とし、新たな交通広場を計画する。 ・西側の送迎車の待機は、送迎時の待機機能の確保を 考え、駐車は待ち合わせ等の一時的な駐車を考える。	・東側はバス・タクシーの公共交通と送迎車の一般交 通が分離されるので、合理的な交通処理が行える。 ・歩道が整備され、歩車道分離が図られることで安全 性が高まる ・バス利用者の JR 桂川駅までの移動距離は現在とあま り変わらないが、初めての人には、JR 桂川駅を出て バス停が見えないのでわかりにくい。	・用地が町有地とJRにかかるので、JRとの協議が必要。 ・ゲートボール場を交通広場とするので、地域住民の理解を得る必要がある。	・東側は合理的な交通処理であり安全性は高い。 ・西側のバスの乗降場がわかりにくい。 ・自由通路計画の対応性が東側・西側と高い。	・バスと一般車両の分岐は明確になり、朝夕のラッシュ時の安全性は向上するが、バスの乗降場がわかりにくい。
ケース	<b>厘</b> 黎	型區	<b>画</b> 相 程 題 程	交通動線	整備の 容易性	利便性	総合評価







## ③JR 桂川駅南側駅前広場の検討

JR 桂川駅南側の一団のまとまった土地の有効活用、それに JR 桂川駅東側の踏切通過車両の安全確保、桂川駅利用者の利便性の向上を考えて、駅南側に駅前広場を整備する。

JR 桂川駅南側の駅前広場整備計画はアクセス道路、それに自由通路を考慮した計画となるので、現段階での計画は、JR 桂川駅南側に約 1,800 $\text{m}^2$ ~2,300 $\text{m}^2$ の面積の確保を考えるものとする。



JR 桂川駅南側広場イメージ

#### (2) 自由通路の検討

自由通路は、西側配置案と東側配置案が考えられるが、整備効率から考えれば西側配置案が妥当と考えられる。また鉄道における建築限界からの計画諸元は以下の通りである。幅員は、歩道の最低幅員の2mを考えた。

自由通路計画諸元				
計画	備考			
幅員(m) 2.0m				
橋長(m)	30.0m	用地から決まる橋長		
建築限界	6.0m×21.0m			

## (3) JR 桂川駅南アクセス道路の検討(国道 200 号からのアクセス検討)

#### ①現況と計画対象範囲

JR 桂川駅南側の道路計画は、国道 200 号の持つ広域アクセス性を活かし、JR 桂川駅南側の都市的土地利用の向上と、JR 桂川駅南側駅前広場へのアクセス、それに JR 桂川駅東側の踏切通過問題解決のために、国道からのアクセス道路の整備を検討する。

JR 桂川駅南側の路線計画の対象範囲は、起点部を国道 200 号とし、JR 桂川駅南側の既設の町道までを考える。

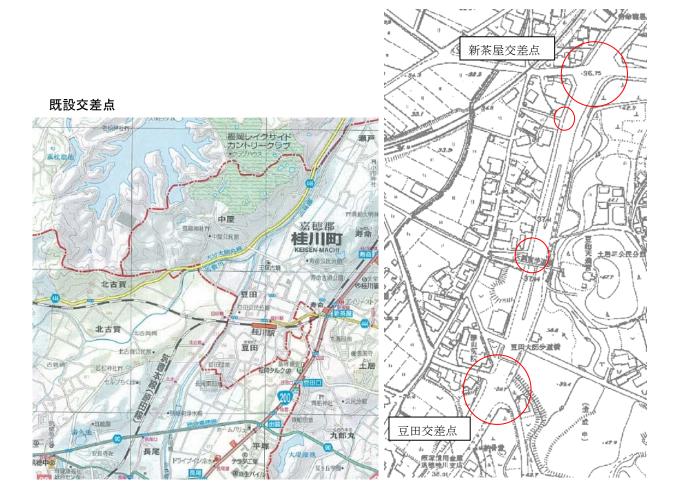
現在、国道 200 号から JR 桂川駅南側への進入は、信号交差点の豆田と豆田口が主要な交差点となっている。

#### ア. 既設交差点

対象区域には信号交差点が、新茶屋、豆田それに豆田口と3箇所あり、JR 桂川駅北側と JR 桂川駅南側への主要な進入交差点となっている。

その他には、国道に平行する旧長崎街道から国道部への出入り箇所が新茶屋の交差点近くに2 箇所ある。

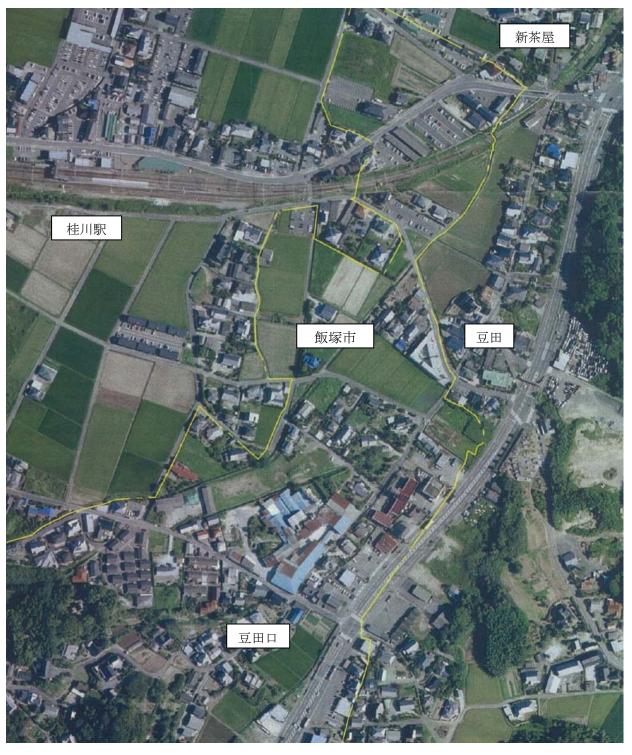
また、計画対象区間の近辺の国道 200 号の交通量は飯塚市平塚で 26,725 台 (24 時間交通量)である。



# イ. 飯塚市との行政界

飯塚市との行政界が下図に示すように、JR 桂川駅周辺は飯塚市の行政区域がかなり入り込んでいる地域である。

# 飯塚市との行政界



#### ②起点部交差点位置の検討

JR 桂川駅南側への起点交差点の位置の検討を行う場合、国道 200 号の円滑な交通処理が問題となり、国道 200 号の所定の交差点間隔が求められる。

#### ア. 交差点間隔

平面交差点の間隔は信号制御時の滞留長、織込長、右折車線長、運転者の注意力等から、できるだけ大きくとることが求められている。下記に信号制御の場合の交差点間隔の目安を示す。

所要交差点間隔=設計速度(km/h)×片側車線数×2

 $=(80 \text{km/h} \sim 60 \text{km/h}) \times 2$  車線×  $2 = 320 \text{m} \sim 240 \text{m}$ 

所要交差点間隔=幅員×10 倍程度≒25m 程度×10≒250m

その結果、交差点間隔として 240m 以上が求められる。

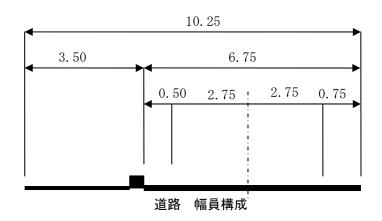
#### イ. 交差点の位置

既設交差点間隔を見ると、新茶屋と豆田の間で300m、豆田と豆田口の間も300m程度であるので、交差点の新設は、国道200号の交通の円滑な処理の面から、交差点間隔として問題となる。

その結果、計画路線の起点部交差点の位置は、現在の豆田、豆田口交差点が考えられるが、豆田口交差点は、起点部が飯塚市であること、進入ルートに住宅が多く建て込んでいることから、起点交差点は豆田交差点で検討する。

#### ③道路の規格

道路規格は交通量と地域性から3種3級とする。幅員は車道部 6.75m、歩道部は歩行者を考えると 2.0m が最低幅員で、自転車の通行を考えた場合 3.0m (路上施設を考えると 3.50m) であるので、計画道路幅員は10.25m とする。



#### 4路線計画

計画路線は、起点部の交差点の位置、道路状況、既設の構造物・建物、土地利用への影響、走行性、生活環境への影響等を考慮して行うが、極力住宅等への影響の少ない路線を考える。

#### 計画の考え方

- ①路線は、国道 200 号から JR 桂川駅南側想定駅前広場を通り、既存町道への接続を考える。
- ②路線は現況道路を主として考えるが、住宅等への影響が少ない計画とする。
- ③道路幅員は車道 6.75m 歩道 3.50m の全幅員 10.25m を標準とする。
- ④起点部交差点には右折車線の設置を考える。

計画路線は、下記に示すように、起点部は豆田交差点とし、現道利用案、現道利用一部新設案、 それに途中新設案と中央部現道利用案の4案を検討した。

計画案	特徴
参考-1案	現道利用案
参考-2案	現道利用一部新設案
参考-3案	途中新設案
	中央部現道利用案

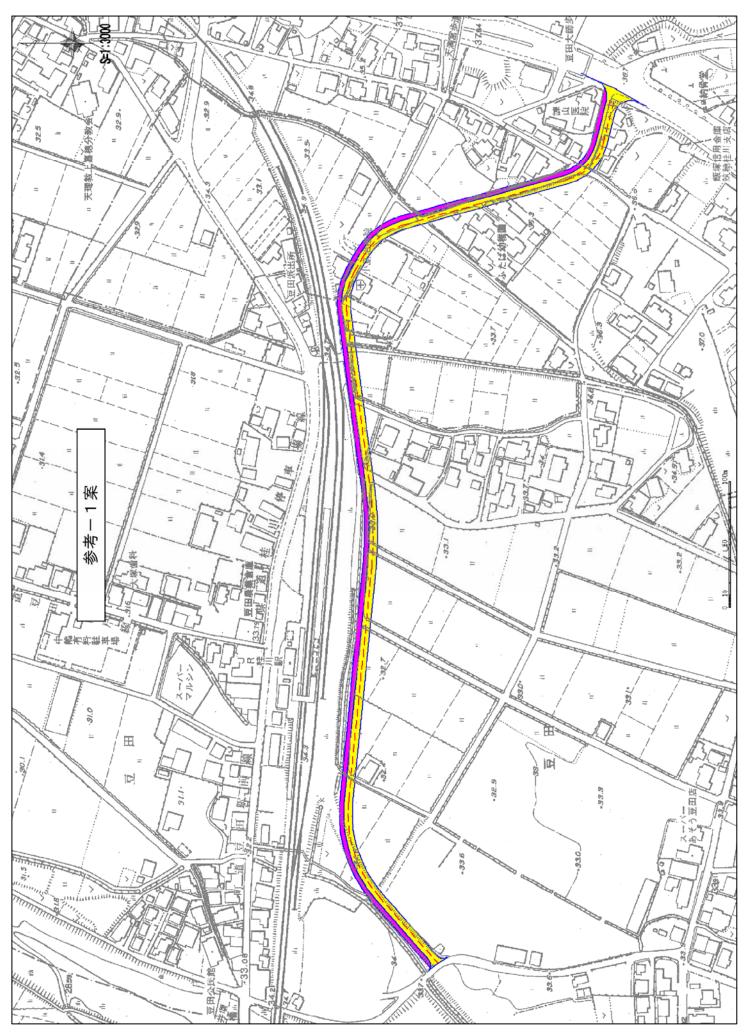
路線計画

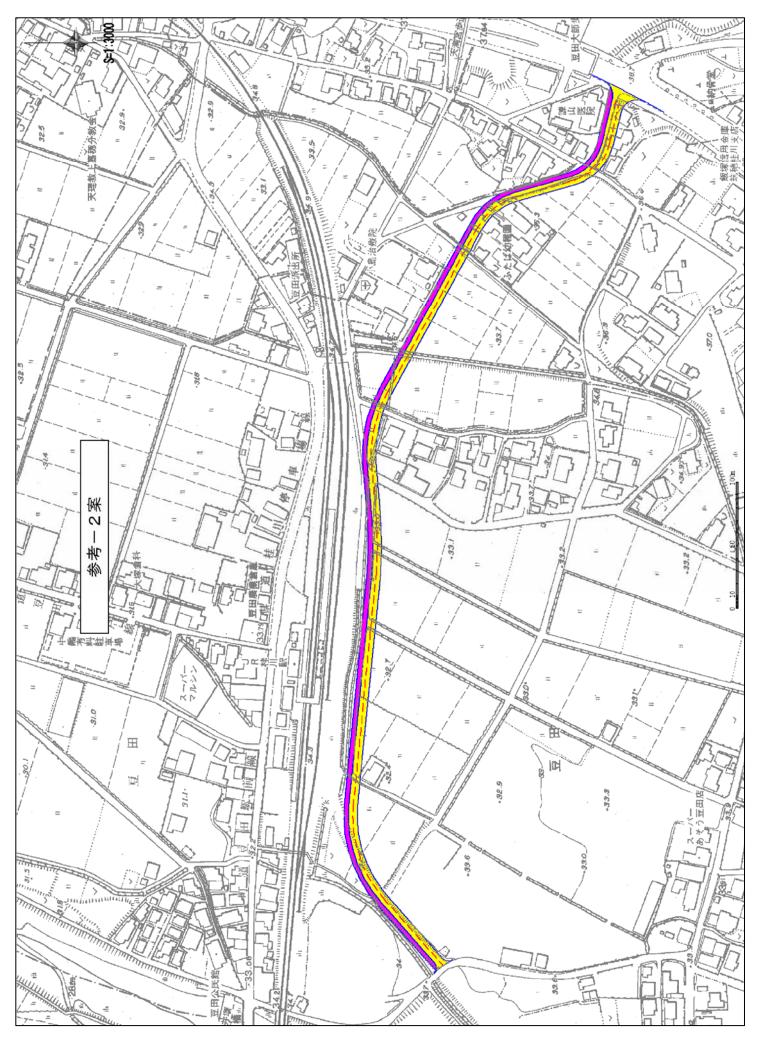
#### ⑤計画案について

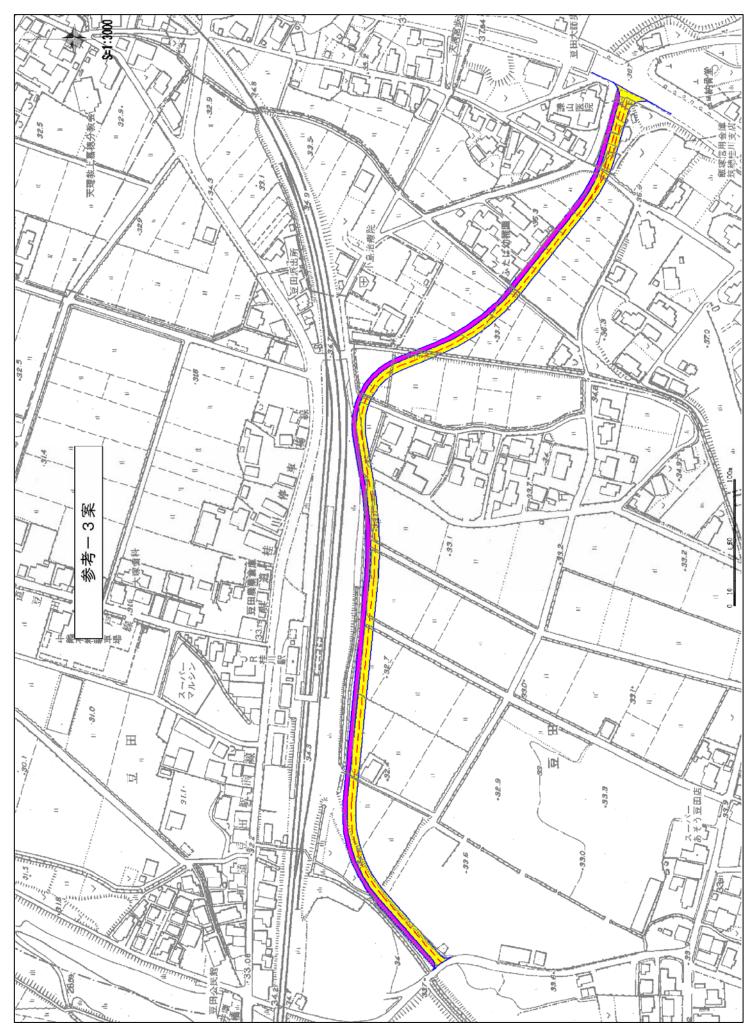
今回の計画案は、関係機関や地権者への協議・調整を行っていないことから、計画案の最終決定は行わないことにする。今後の協議等で路線計画については変更もあるという前提での比較検討である。

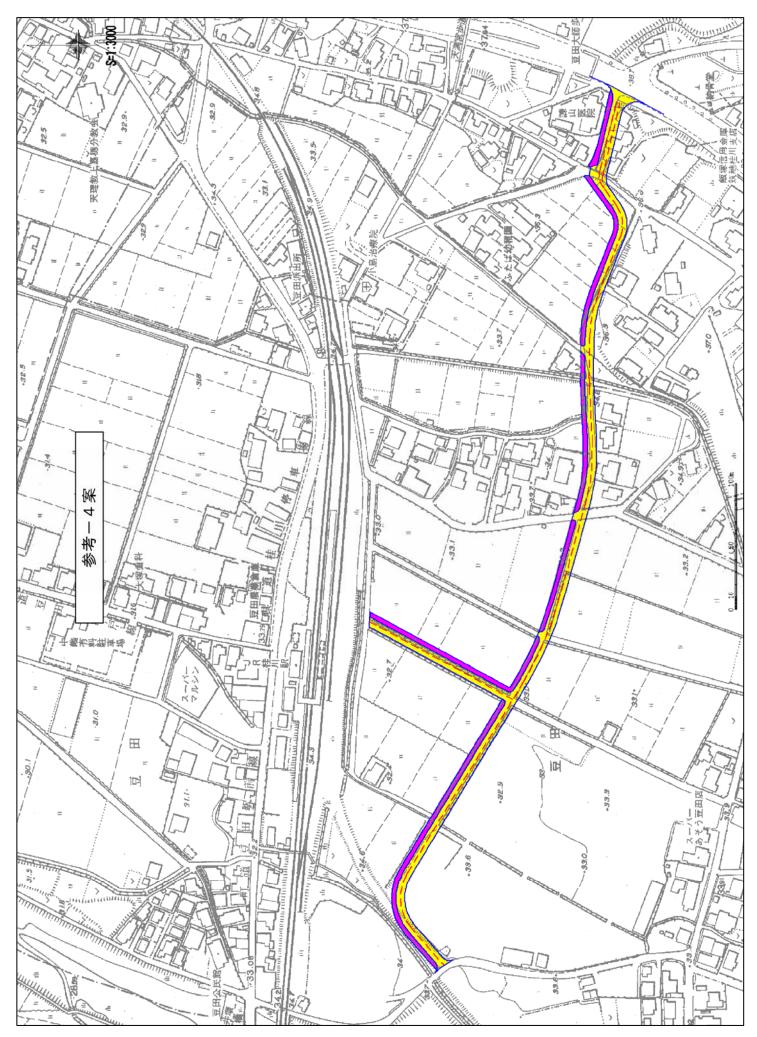
# JR 桂川駅南側の路線計画一覧表

	参考-1案	参考-2案	参考-3条	参考-4案
平岡				
国道部起点	既設豆田交差点	同左	既設豆田交差点より 10m 南側へ 移動	既設豆田交差点
路線計画の考え方	・現道利用 ・現道の拡幅	<ul><li>・現道利用一部新設</li><li>・現況道路を考えるが、一部農地を通過した最短路線</li><li>・飯塚市との境界部に計画</li></ul>	・途中新設・農地通過で家屋への影響を少なくする	<ul><li>・中央部現道利用最短案</li><li>・現道利用で家屋への影響を少なくする</li></ul>
路線計画	・道路線形に無理がない ・JR 桂川駅東の踏切に接続	・道路線形に無理がない ・JR 桂川駅東の踏切から離れる	<ul><li>・起点交差点が南側に移動することで、国道部交差点の面積がコンパクトとなる</li><li>・R=50を1箇所使用</li><li>・JR 桂川駅東の略切から離れる</li></ul>	<ul><li>・道路線形に無理がない</li><li>・再側の中央部を通過</li><li>・JR 桂川駅東の踏切から離れる</li></ul>
整備の容易性	・家屋移転(7件) ・路線の30%近くは飯塚市(220m) ・農地への影響は余りない ・排水路横断4箇所	・家屋移転(4件) ・路線の35%近くは飯塚市(270m) ・農地への影響は少ない ・排水路横断4箇所	<ul><li>・家屋移転(3件)</li><li>・路線の35%近くは飯塚市(270m)</li><li>・農地への影響は大きい</li><li>・排水路横断4箇所</li></ul>	<ul><li>・家屋移転(3件)</li><li>・路線の25%近くは飯塚市(170m)</li><li>・農地への影響は大きい</li><li>・排水路横断4箇所</li></ul>
道路延長	L=840m	L=800m	L=800m	L=760m+130m









#### (4)歩行者ネットワーク整備の検討

#### ①JR 桂川駅北側道路整備の検討

JR 桂川駅前から王塚古墳への動線を今以上に明確にすることと、同駅前の生活道路の安全性確保から、歩行者ネットワークの形成と道路整備を計画する。

道路整備は町道豆田・瀬戸線の改良と県道桂川停車場線へのネットワークの形成と駅前道路の整備を考える。整備は道路と排水路が平行している区間においては、地域の住環境整備も考えて排水路の整備を行い、その上部を蓋かけとし、道路敷の確保を行う。道路幅員は車道部 6.75m (7.0m)、歩道部 2.0m で全幅員 8.75m (9.0m) を考える。

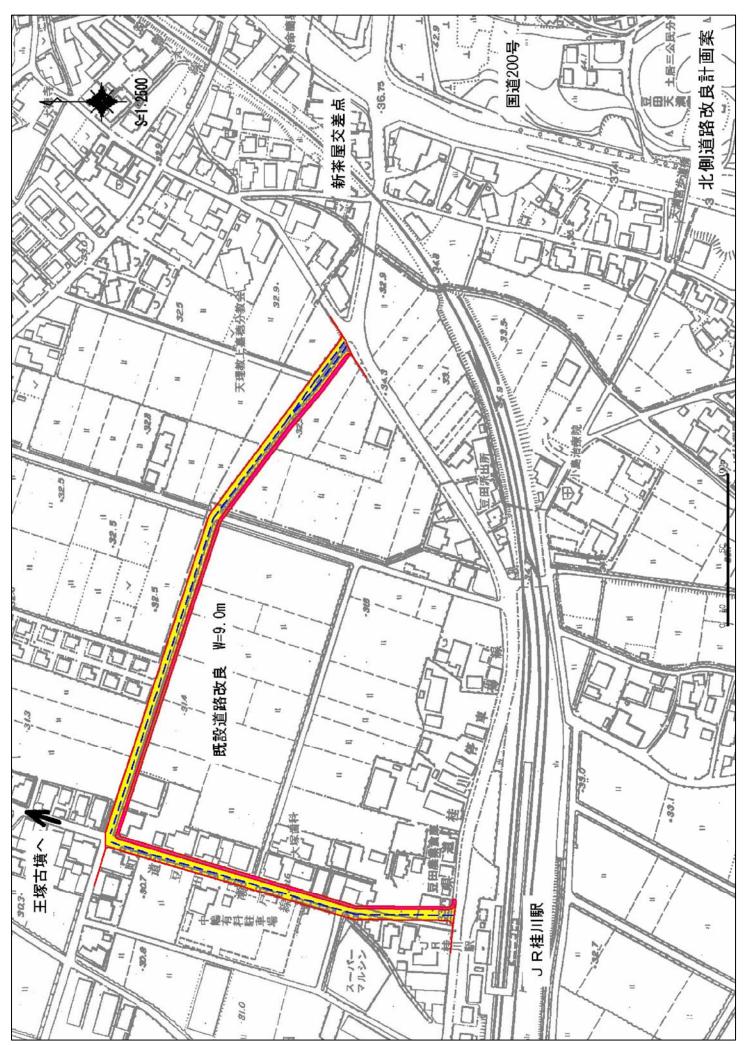
#### (水路を残したイメージ)



#### (水路部を蓋かけしたイメージ)

#### ②歩行者ネットワーク形成

上記 JR 桂川駅北側道路整備とともに、その他地域資源との連携を図る。歩行者ネットワークについては、サイン表示や観光案内板等の設置により、現在のまち並みを活かした整備を行う。



#### (5) 面的整備誘導地区の検討

JR 桂川駅南側の面的整備誘導地区では、スプロール化を抑え、駅至近の条件を活かした計画的 市街地整備を誘発し、地域活性化を図るため、以下のように整備を誘導する。

## ①土地利用

周辺の既存住宅地へ配慮し良好な住環境を保全維持しつつ活性化を図るため、以下のような土地利用を誘導する。

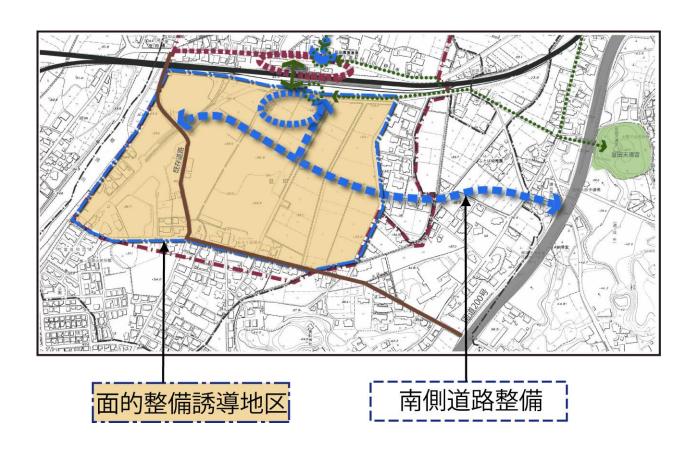
- ・駅至近の利便性を活かした住宅地形成を目指す。
- ・さらにその立地ポテンシャルを生かした商業業務系の計画的立地を誘導し、利便性の高い住 宅地を形成する。
- ・加えて、地域の活性化や都市経営には、民間資本の導入が有効である。このためには地域との交流が生まれる施設立地として、アミューズメント施設を始め、その他、騒音振動など住環境の悪化を招かない施設の立地も誘導する。

#### ②基盤整備

基盤整備は、JR 桂川駅南側道路整備により、地区の骨格を形成し、民間開発を誘発することで、 その面整備において行うよう誘導する。

#### ③誘導方策

地区計画等による地区整備を誘導誘発するよう検討する。



#### (1) 段階的整備の検討

地区整備を効果的に進めるために、以下に示す様に①問題解決の緊急性、②都市構造、③民間活力導入の可能性、④事業費に着目し優先順位を設定し、これに基づいて段階整備計画を検討する。

<u>-</u>	日百	1	2	3	4	整備
課題		緊急性	都市構造	民間活力	事業費	優先度
JR 桂川駅	北側広場	0	0	Δ	0	0
交通結節機能強化	南側広場	Δ	0	0	0	0
	自由通路	Δ	0	0	Δ	Δ
国道 200 号からのア	クセス改善	Δ	0	0	Δ	0
北側道路整備	JR 桂川駅北側道路	0	0	0	0	0
	JR 桂川駅西側道路	0	0	0	0	0
歩行者ネットワーク		$\wedge$	$\cap$	$\wedge$	$\cap$	$\wedge$

基盤整備の整備工程

#### ①JR 桂川駅北側広場

面的整備誘導地区の整備誘導

現在のJR 桂川駅利用者の利用経路は、新茶屋経由とJR 桂川駅前からが全体の44%の約1,800 人程度と推定される。それに既設の民間の駐車場の多くが北側にある状況を考えれば、今後とも 北側のJR 桂川駅前広場の機能は重要である。加えて、現状の交通問題を考えれば、整備の緊急度 は最も高い。

 $\bigcirc$ 

 $\bigcirc$ 

 $\bigcirc$ 

 $\bigcirc$ 

 $\bigcirc$ 

#### ②JR 桂川駅南側広場

現在、JR 桂川駅利用者のうち、同駅南側の豆田交差点と穂波川右岸踏切経由が全体の 30%の約 1,200 人程度と想定される。

JR 桂川駅南側広場の整備は、同駅への南側からの進入が前提となる。そのためには、同駅南側での改札口の新設、橋上駅への改修、または JR 桂川駅南側と北側を連絡する自由通路の設置のいずれかが必要条件となる。

#### ③自由通路

自由通路は、単独でも整備効果は見られるが、現在の駐車場が JR 桂川駅北側に集中している状態での設置は豆田交差点経由の送迎車両に限定される。(送迎は自動車利用者の約 30%→豆田交差点経由の 30%を送迎と考えると、全体利用者の 10%程度(約 400 人程度)の利用にとどまるものと思われる)

その結果、自由通路の設置は現在のJR 桂川駅東側の踏切問題の解決を除いた場合、JR 桂川駅 南側広場の整備と南側の一団のまとまった土地の都市的土地利用への変更に伴う利用者の増加が 前提となる。

#### ④国道 200 号からのアクセス

現在、JR 桂川駅南側に広がる一団のまとまった土地の有効活用、それに都市的土地利用を考えた場合、国道 200 号からのアクセス整備は大きな課題となっている。

国道 200 号からのアクセス道路の計画は、駅の交通問題の解決といった視点では、アクセス道路だけを設置しても、JR 桂川駅東側の踏切通過の問題解決とならないので、限定的なものとなることが予想される。

JR 桂川駅の交通問題を考えた場合、南側の駅前広場整備と一体となった整備がより一層効果的となる。

#### ⑤歩行者ネットワークの整備(北側道路整備)

桂川町の宝である王塚古墳を今以上に活かすことと、JR 桂川駅北側駅前の生活道路の安全確保から、歩行者ネットワークを考慮した道路整備が望まれる。

#### ■JR 桂川駅北側道路整備

道路整備は町道豆田・瀬戸線の改良と県道桂川停車場線への交通ネットワークの形成を考える。整備は道路と排水路が平行している区間においては、地域の環境整備も考えて排水路の整備を行い、その上部を蓋かけとし、道路の拡幅整備を考える。また、現在のゲートボール場から豆田橋 迄の町道の拡幅整備を考える。

#### ■歩行者ネットワーク

その他の歩行者ネットワークについては、比較的緊急性が低いので、現在のまち並みを活かしつつ最小限の投資で効果的となるよう整備を図るものとする。

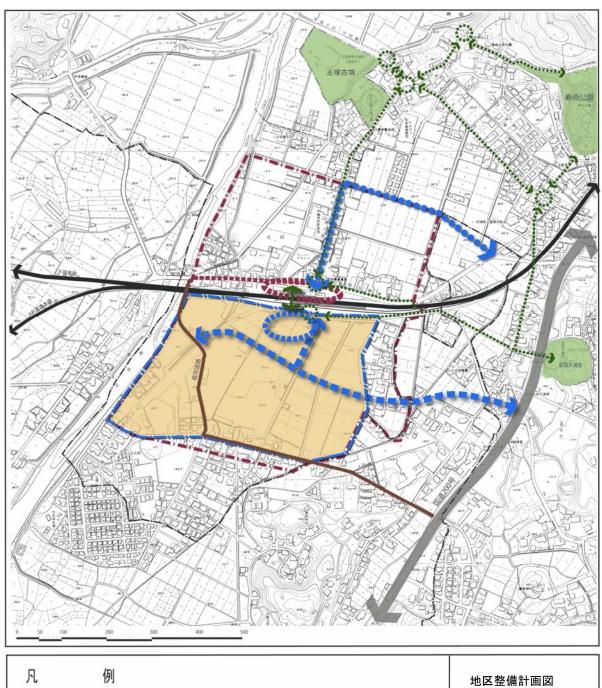
#### ⑥面的整備誘導地区の整備誘導

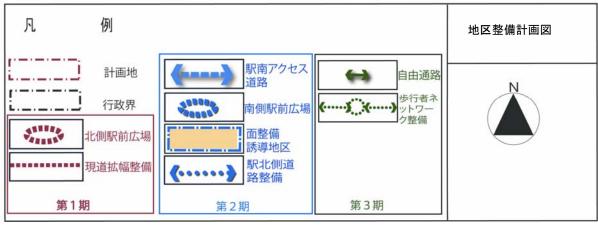
面的整備誘導地区の整備は、国道 200 号からのアクセス道路が整備されれば、飛躍的に土地利用条件が高まり、スプロール化のおそれがあるので、規制誘導策が急務となる。

また面的整備は、長期間に渡るため、計画的なまちづくりを誘導し、無理のない民間開発・投資の誘発を計画的に誘導していく必要がある。

## (2) 地区整備計画

以上の検討結果を整理し地区整備計画図を作成する。





# VI. 事業化手法の検討

事業化を考えた場合、整備・開発手法、規制誘導手法を検討することが重要となる。整備・開発手法としては、基盤整備は道路整備事業やまちづくり交付金事業が、面的整備は民間による開発行為等が考えられる。

事業主体としては、一応、民間開発、第3セクター、PFI等が考えられるが、本計画では面整備以外では、町が主体となって事業化する方策が妥当と考えられる。

民間による地域整備を規制誘導する手法として計画誘導、地区計画、自主条例策定等が考えられる。

# 1. 整備開発手法の検討

#### (1) 補助制度の検討

本事業で適用が考えられる補助制度は以下の通りである。

件			
一般に幅員 14m以上。			
り、結果的に財政負担増が考			
。交付期間3~5年。			
なる。			
助金から交付金に移行してお			
られる。			
・地方道路整備臨時交付金に代わる制度。			
・道路中心の社会資本整備が対象、交付期間3~5年。			
なるものと考えられる。			
一体的に実施することが必要			
路整備の効果を高める事業又			
7 ]			

#### ・その他の補助制度

その他、本計画の事業に関連する可能性が考えられる補助制度は以下の通りである。

制度名	補助率	特徵		
■鉄道総合改善事業費補助制度	国:2/10	・駅前広場、自由通路等、駅周辺整備事業と一体的に行われる		
(都市一体化)	地方公共団体:	駅の改善。		
	2/10	・ 道路交通改善事業の整備計画策定が必要。		
		※対象が第3セクターであり、補助率が低い為可能性は少ない。		
■特定交通安全施設等整備事業	5/10	・緊急安全確保必要な道路の改善への一括補助。歩道整備・バ		
	(通学路 5.5/10)	リアフリー化やコミュニティ道路整備		
		※歩行者ネットワーク整備に可能性が考えられる。		
■交通安全施設等整備事業	5/10 (歩道等)	現に交通事故が多発している道路。その他は同上。		
	1/3 (照明等)	現に父連争政か多発している追給。 ての他は同上。		

#### (2)規制誘導手法の検討

民間による面的整備を規制・誘導する手法として、計画誘導や地区計画、それに自主条例を策 定し、民間資力によって地域整備を図る方法がある。

#### ①計画誘導

町が整備計画を策定し、整備計画に合致した事業への規制を緩和することで、整備を誘導する ものである。

開発地区の規制の緩い場合は、別の開発メリットを用意するか、規制を強化する方法である。 計画地での規制強化は民間の事業意欲の抑制にもつながりかねないので、町と民間での協働化等 が考えられる。

#### ②地区計画

整備計画を都市計画として担保する手段として地区計画制度がある。しかし、計画地がいわゆる非線引き白地地域であるから、地区計画による規制誘導としては、土地利用誘導策を考える必要がある。

#### ③自主条例

地区計画は、都市計画法でのもとでの施策となるので、具体的規制・誘導策はある程度定型化されている。

今後、社会要請として関心の高まっている低炭素化地域づくり等を考えた場合、法によらない 町独自の自主条例の策定も考えられる。

具体として建物の2重サッシ等の性能規定、隣接敷地の地盤高規定、建築物を建てる場合の道路境界からのセットバック、それに街並みや低炭素化住宅(省エネ住宅)に関する合意形成ルール等が考えられる。

#### ④規制・誘導手法の検討

本地区は、いわゆる白字地域であるから立地規制は元来緩いため、土地利用に関する規制緩和は、もっぱら集客施設等の立地規制緩和と言えよう。一方、まちづくりの観点で考えれば、実現のための誘導策として以下に示す構造改革特区も一考として考えられる。

#### • 構造改革特区

構造改革特区は、「構造改革特別区域法」第二条に規定される、従来法規制等の関係で事業化が 不可能な事業を、特別に行うことが可能になる地域をいう。

- ・経済の活性化のためには、規制改革を行うことによって、民間活力を最大限に引き出し、民業を拡大することが重要であることから、地方公共団体や民間事業者等の自発的な立案により、地域の特性に応じた規制の特例を導入する特定の区域を設け、地域が自発性を持って構造改革を進めるものである。
- ・本計画においては、時代の要請である CO<sub>2</sub>排出削減に絡めて以下のような適用が考えられる。
  - ・各種温暖化対策事業への事業税緩和
  - ・省エネ住宅居住者への所得税の緩和
  - ・鉄道旅客輸送と組み合わせた、集客施設の立地誘導等である。

特に、JR 桂川駅では、パークアンドライドが地域の生活レベルにおいて自然発生的に実施され根付いていることから、交通政策と土地利用に関わる  $\mathrm{CO}_2$  排出削減を基本コンセプトとする特区が考えられる。

#### (3)地域活力の活用育成策

王塚古墳をはじめとする地域資源を活用したまちづくりにおいては、道路整備といった社会資本の整備だけではなく、地域住民・事業者の主体的取り組みが有効である。

住宅地では、建築協定を活用した良好な街並み景観の形成・維持や、広場や集会所等を共有する住民組織と、管理行為を手掛りとした良好なコミュニティづくりといった取り組みが考えられる。

また、業務・商業地では、市街地開発と連動したまち並み景観の誘導、地域美化やイベントの開催・広報等の展開といった取り組みである。

取り組みは「つくること」だけではなく「育てること」、行政主導ではなく、住民・事業主・地 権者等が主体的に進めること、多くの住民・事業主・地権者等が関わりあいながら進めることが 重要となる。

まちづくりは、行政の予算が限られているなかで、持続性が不可欠であるので、今後は地域住 民・事業者の主体的取り組みによるまちづくりが求められる。

#### 2. 実現化方策の検討

具体的に実現可能なまちづくり手法として、まちづくり交付金や補助金等による施設整備と、 地区計画等による計画的な土地利用の規制誘導等を活用して、住民、事業主、地権者と一体となったまちづくりを段階的に進めるものとする。

その場合、面的整備誘導地区は、駅に隣接し、現在ほとんど都市的利用がされていないため、 まちの骨格となる道路の整備誘導が民間活力誘発の重要なポイントとなる。

#### (1)都市施設の先行整備

一般的に面開発を民間事業者に強いると、開発抑制要因となってしまう。そこで、先ず地区計画を全体に定める土地利用方針を策定し、街の骨格を決定づける駅南側アクセス道路や駅前広場等については地区施設、もしくは都市計画施設として最低限度の都市施設のみをあらかじめ定め計画整備するものとする。

#### ア. 地域主体の地区整備計画

その上で、明確な地形地物で概ねのゾーンを区分し、これら骨格となる基盤整備での事業化意 欲の高まりとともに、地区住民・地権者等、地域が主体となって具体的ゾーン毎のイメージに応 じた地区整備計画を定めるものとする。

#### イ・ゾーン接点のルール化

ゾーンごとのまちづくりは地域主体で計画するが、全体としての整合性を担保するために、各 ゾーン毎の進入道路の取り付け位置等の連携について、あらかじめルール化し、規制よりも自由 なまちづくりとして開発意欲を高めるものとする。

#### (2) 短期的取り組み策

事業全体には長期間を要するため、当面の対策として、現在の社会資本を最大限に活かし、最小限の投資で一定の効果が得られるような短期的な施策を検討する。

課題解決の優先順位は、緊急性の高い北側駅前広場整備にあるものと思われる。北側駅前広場整備においては、これまでの検討から町の用地が手当てできるので、整備に当たっては、もっぱら基盤築造費と施設整備費が主たる費用と考えられる。

また、主たる緊急課題は交通回転場の確保による安全対策であるが、この機能改善は、必ずしも計画通り全てが完成せずとも、交通広場としての回転場が整備されれば、機能は発揮できるので、早急な整備が望まれる。

# VI. 事業化手法の検討

# (3) 概算事業費

本計画に関する概算事業費は以下の通りである。

単位:千円

整備項目	整備規模	整備概要	概算事業費
1. 北側駅前広場			94, 000
駅西側 (新設)	整備面積:2,000m²	舗装、土工事、土留工	70, 000
駅東側 (既設)	整備面積:1,050m²	車道・歩道舗装	24, 000
2. 南側駅前広場	整備面積:2,000m²	舗装、植栽、ベンチ	94, 000
3. 自由通路整備			191, 000
本体工事	幅員 2m・橋長 30m		127, 000
エレベーター工事	9人乗り2基		52, 000
屋根工事	階段・橋梁部		12,000
4. 北側道路整備			764, 000
北側道路整備	幅員=9.0m 延長=590m	車道・片側歩道	415, 000
駅西側拡張	幅員=9.0m延長=130m	車道・片側歩道	349, 000
5. 駅南側アクセス道路	幅員=10.5m 延長=890m	車道・片側歩道	622, 000
6. その他	観光案内版	20 基	10,000
合計			1, 775, 000

# 3. 今後の課題

#### (1)関係機関との協議・調整

①現在駅前広場整備については、JR 九州と協議を行っている所であるが、今後、県道管理者の福岡県、警察、桂川駅へ乗り入れているバス運行会社・タクシー会社等の関係者と実施に向かっての協議・調整を行う必要がある。

②また、道路の改良・改修については、広範囲に及ぶので、地権者、それに飯塚市との協議を行い、計画への理解を得る必要がある。

#### (2) 財源の確保と町民の理解

①今後、事業実施に際して大きな財源が必要となるので、補助金・交付金等の確保を優先するとともに、町民の事業実施に際しての理解を得る必要がある。

#### (3) 地権者・地域住民との協働化

①南側の一団としてまとまった土地の都市的土地利用への転換を考えた場合、今後、地権者や 地域住民と行政との協働化によるまちづくりの方向性の策定や開発ルールの検討が重要となる。

②今後のまちづくりは、地域住民が主体となって行われるものであるので、地元主体のまちづくり組織の形成が望まれる。

#### (4) 実施調査の実施

- ①本計画は、基本計画であるので、今後、事業実施に際して、調査・設計等の実施調査が必要 となる。
- ②また工事の実施は、予算の問題もあるので、交差点等の緊急的な整備を行う箇所を優先した計画も考えられる。

#### (5) 上位計画との整合と反映

①本計画は、まちづくりに関する具体的な基本計画であるので、桂川町の基本構想(第4次桂 川町総合計画)とは細部において整合しない部分もある。今後、第5次桂川町総合計画策定時 に見直しが望まれる。

# 参考資料

- 1. 委員会設置要綱
- 2. 委員会委員名簿
- 3. 委員会開催

# 1. 委員会設置要綱

#### 桂川駅周辺整備基本計画検討委員会設置要綱

(目的)

第1条 この要綱は、桂川駅周辺地区の生活・交通環境の整備計画を図るとともに、交通結節の 拠点として桂川駅及び周辺地区の利便性を高め、桂川町発展の社会基盤を整備推進するために、 桂川駅周辺整備基本計画を検討・策定することを目的とする。

(設置

第2条 桂川駅周辺地区の整備基本計画を検討・策定するために、桂川駅周辺整備基本計画検討 委員会(以下「委員会」という。)を設置する。

(委員会の任務)

- 第3条 委員会は、第1条の目的を達成するために、次に掲げる事項を検討・協議し、整備基本 計画の策定に努めるものとする。
- (1) 桂川駅周辺地区の整備計画に関すること。
- (2) その他、目的を達成するために必要な調査及び研修等

(組織及び委員等)

- 第4条 委員会の委員は、次に掲げる15名以内とし、町長が委嘱する。
- (1) 町長
- (2) 副町長
- (3) 町議会の議員 3名
- (4) 地元関係者の代表 3名以内
- (5) 関係企業 2名以内
- (6) 農業委員会 1名
- (7) 商工会 1名
- (8) 学識経験者 3名以内

(委員の任期)

- 第5条 委員の任期は、2年とする。ただし、第1条の目的を達したときは、解嘱されたものとする。
- 2 委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。 (会長及び副会長)
- 第6条 委員会に会長1名、副会長1名を置き、委員の互選により選出する。
- 2 会長は、会務を総理し、委員会を代表する。
- 3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるとき、又は欠けたときは、その職務を代理する。 (会議)
- 第7条 委員会は、会長が招集する。
- 2 委員会は、委員総数の半数以上が出席しなければ会議を開き、議決することができない。
- 3 委員会に議長を置き、会長が議長を務める。
- 4 委員会の議事は、出席委員の過半数で決定し、可否同数のときは議長の決するところによる。
- 5 委員会は、必要に応じて委員以外の者の出席を求め、意見を聴くことができる。

(庶務)

第8条 委員会の庶務は、企画財政課で処理する。

(委任)

第9条 この要綱に定めるもののほか、委員会の運営ついて必要な事項は、会長が別に定める。

附則

この要綱は、公布の日から施行する。

# 2. 委員会委員名簿

	氏	名	選出母体	備考
1	井 上	利 一	桂川町	町 長
2	青 柳	久 善	桂川町議会	町議会議長
3	竹 本	慶 吉	II	総務経済建設委員長
4	下 川	康 弘	"	文教厚生委員長
5	中嶋	團 次	地元関係者の代表	豆田区長
6	西村	隆 行	II	豆田区
7	大 塚	明	"	第一豆田区長
8	山本	政 典	関係企業	(株) 麻生不動産事業部長
9	西 元	隆	関係企業	日本化成(株)九州工場長
10	中嶋	政 信	桂川町農業委員会	地元農業委員
11	中嶋	智 幸	桂川町商工会	商工会理事
12	野 尻	克 宏	学識経験者	JR 九州㈱筑豊篠栗鉄道事業部長
13	永 冨	秀 美	n,	元福岡県職員
14	瓜 生	幸	n,	元桂川町役場職員

<sup>※</sup>委員会の組織は、設置要綱第4条第1項に基づき、15名以内をもって構成する。

なお、同要綱の第4条第1項第2号に定める委員の副町長は、不在のため欠員である。

# 3. 委員会開催

委 員 会 名	開催日	開催場所
桂川駅周辺整備基本計画検討委員会(第1回)	平成 21 年 8 月 10 日	桂川町役場3階301会議室
桂川駅周辺整備基本計画検討委員会(第2回)	平成 21 年 11 月 6 日	桂川町役場3階301会議室
桂川駅周辺整備基本計画検討委員会(第3回)	平成 22 年 1 月 28 日	桂川町役場3階301会議室
桂川駅周辺整備基本計画検討委員会(第4回)	平成22年3月3日	桂川町役場3階301会議室

# 桂川駅周辺整備基本計画

平成 22 年 3 月

《編集・発行》

福岡県 桂川町 企画財政課

〒820-0696 福岡県嘉穂郡桂川町大字土居 424 番地 1

TEL (0948) 65-1085 FAX (0948) 65-3424

