

陳情第 149 号 折尾駅南側駅前広場で計画されている  
バス乗降場の北側駅前広場への計画見直しについて

1 交通の特性

(1) バスの運行状況

- ・折尾駅へのバスは、1 日 770 本。(市営バス 536 本、西鉄バス 234 本)
- ・バスの半数以上が、青葉台や学研都市などの北側からの路線である。
- ・折尾駅へのバス利用者は、1 日約 4 千人。約 8 割が北側からの利用者である。

(2) 一般車による送迎の状況

- ・送迎車は午前 7 時台がピーク。
- ・西口前の道路は路上駐車が多く混雑している。(7 時台 約 280 台 H20 調査)

2 地元や交通事業者などの主な意見

(1) おりお未来 21 協議会 (地域のまちづくり団体) (H25~)

- ・北側からの送迎車が非常に多い。北側の駅広にバスとタクシーと送迎車が入ると非常に混雑し路上駐車が増える。送迎しやすい駅広にしてほしい。
- ・バス乗場は 1 か所にまとめ、わかりやすい駅広にしてほしい。
- ・南側にバスを集約すれば、南側に人の往来が多くなり活性化につながる。
- ・バスを南側に集約するなら、北側の道路にバス停を設置してほしい。

(2) 新折尾駅周辺整備検討会 (学識経験者など) (H22~)

- ・バスを南側に集約すると、半数以上を占める北側からの路線が、混雑する折尾 4 丁目交差点での右左折が無くなり合理的であることがわかった。
- ・バスを南側に集約することでわかりやすい。良い機能分担である。

(3) 北九州市障害福祉団体連絡協議会 (H29~)

- ・地域の実情に合わせて、バス乗場を 1 か所にまとめ、利用しやすくわかりやすい駅広にしてほしい。

(4) バス事業者 (市交通局、西鉄バス北九州 (株)) (H29~)

- ・バス乗場は 1 か所にまとめた方が利用者にとってわかりやすい。
- ・バスと小型車のロータリーをできるだけ分けてほしい。

3 駅前広場の計画の概要

(1) 規模

- ・北側 9,800 m<sup>2</sup>、南側 8,020 m<sup>2</sup>、合計約 18,000 m<sup>2</sup>

(2) 交通機能の配置方針

○地域の交通実態に即した、利用しやすい駅前広場とする。

- ・バスは南側に集約し、分かりやすくする。
- ・北側は一般車とタクシーが利用するものとし、送迎しやすい駅前広場とする。

【期待される効果】

- ・交通量の多い交差点でのバスの右左折が減り、定時性、速達性が確保される。
- ・北側～学園大通り間の歩行者の安全性、快適性が高まる。
- ・折尾中間線など周辺道路への送迎車両の路上駐車を抑制できる。
- ・南側利用者が増え、南側周辺への民間投資が進み、活性化につながる。

#### 4 陳情項目に対する見解

(1) 陳情項目 新・折尾駅のバスセンターを「北側駅前広場に設置」して頂きたい。

##### ①乗換えが最短距離

- ・公共交通機関である鉄道とバスの乗継は重要であると考えているが、市の計画は、地域の交通実態や南側駅前広場周辺の土地活用の促進など総合的な視点によるものである。

##### ②安全・安心な動線の確保

- ・JR九州が整備する連絡通路の計画にあたっては、利用者が安全で安心して通行できる計画となるように協議を行う。
- ・乗継経路のバリアフリールートは、最短で安全で安心して移動できるように整備を行う。

##### ③改札口からバスセンターが見渡せわかりやすくなる

- ・初めて折尾駅を利用する人にも分かりやすいサインの整備を行う。

##### ④渋滞が少なく定刻にバスが到着する可能性が高まる

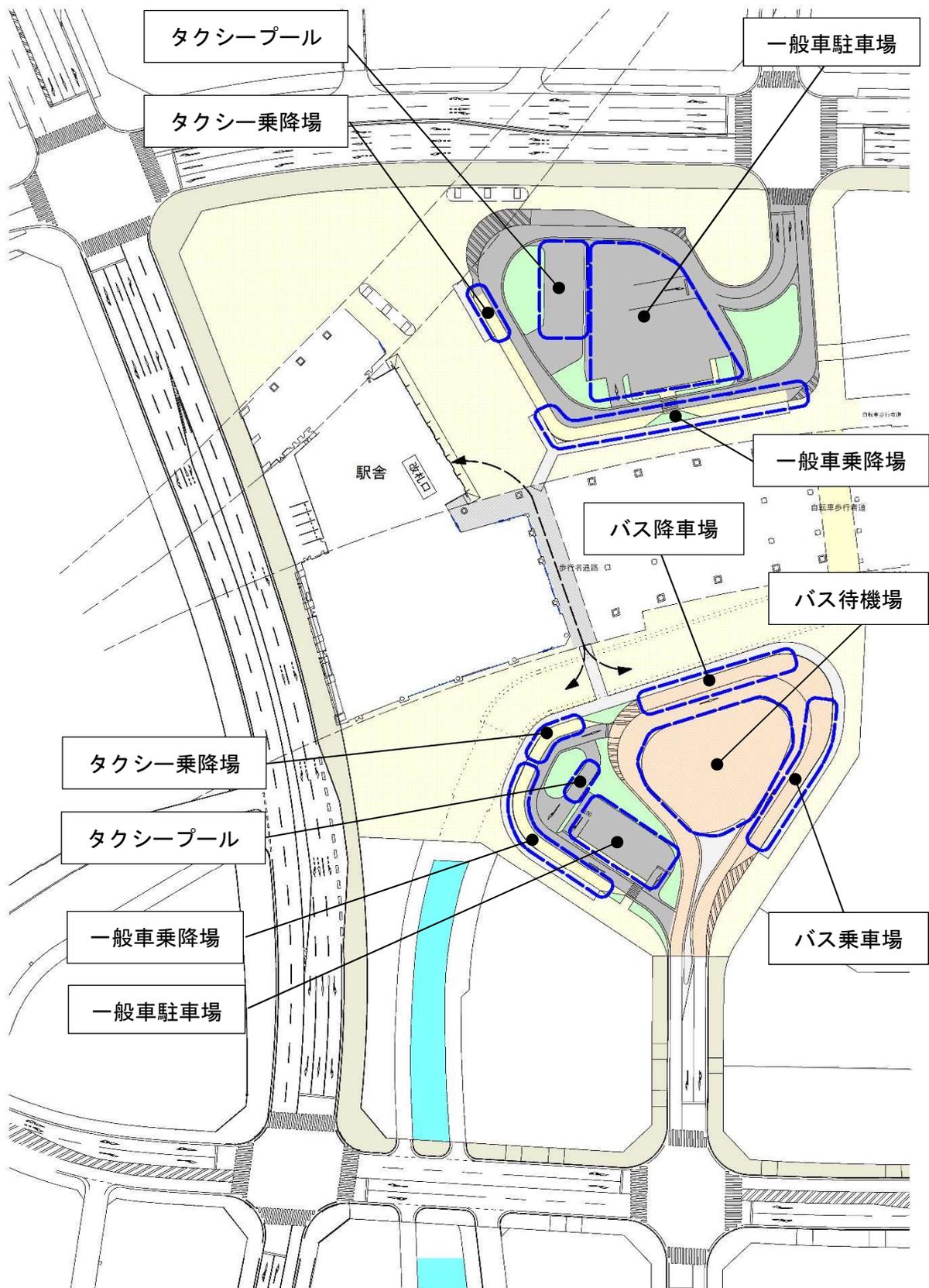
- ・駅周辺の道路は、片側2車線で整備することから、バス乗降場が南側駅前広場であっても定刻でバスが到着するものとする。

以上の見解や別紙2の比較表より、陳情者の提案より市の計画の方が総合的に優れていると考える。

#### 5 今後のスケジュール

- ・令和2年1月～3月 関係機関（JR九州等）とバス、タクシー、一般車の乗降場や待機場等のレイアウト等詳細協議
- ・令和2年2月 北側駅前広場実施設計費を含む予算案を2月定例会に提出
- ・令和2年4月～ 北側駅前広場実施設計
- ・令和2年下半年 JR九州と北側駅前広場の造成協定、管理協定の協議、締結
- ・令和3年度～4年度 北側駅前広場整備工事

交通機能



※この計画図は、今後の設計や施工の段階で一部変更の可能性があります。

現計画と陳情者の提案の比較表

	現計画（バス機能を南側に集約）	評価	陳情者の提案（バス機能を北側に集約）	評価
駅前広場の交通への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北側は一般車とタクシーの機能が充実。バスとの混在がなくスムーズ。</li> <li>・南側はバスと一般車・タクシーを適切に分離するので、駅前広場の混雑は最小限になる。</li> </ul>	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北側はバス、タクシー、一般車が混在し、駅前広場が混雑する恐れがある。</li> <li>・北側に利用が集中し、南北駅前広場の利用がアンバランスになる。</li> </ul>	×
駅周辺道路の交通への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>・半数以上を占める北側方面のバスが、自動車、歩行者ともに交通量が多く混雑する折尾 4 丁目交差点を直進するのでスムーズである。</li> <li>・駅前広場の一般車の送迎環境が良く、周辺道路の路上駐車を抑制できる。</li> </ul>	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・半数以上を占める北側方面のバスが、自動車、歩行者ともに交通量が多く混雑する折尾 4 丁目交差点を右左折し、さらに折尾駅北口交差点で右左折するのでスムーズではない。</li> <li>・北側駅前広場が混雑し、周辺道路の路上駐車が増加する恐れがある。</li> </ul>	×
バスの利便性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス降車場と改札口の距離は約 90m。</li> <li>・改札口からバス停を直接見渡せない。サインなどで分かりやすい誘導が必要。</li> <li>・バスの移動距離は長いですが、運行がスムーズで、定時性、速達制が確保できる。</li> <li>・バスの運行時間は、北側と比べても遜色ない。</li> <li>・バス停が高架下や南側周辺の店舗に面しており、バス待ち環境が良い。</li> </ul>	△	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス降車場と改札口の距離は約 40m。</li> <li>・改札口からバス停を直接見渡せやすい。</li> <li>・バスの移動距離は短いですが、混雑する交差点での右左折が連続するなど、スムーズではなく、事故の恐れもある。</li> <li>・バス停が交通量の多い国道に面しており、南側と比べてバス待ち環境が劣る。</li> </ul>	△
一般車やタクシーの利便性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北側にバスが入らず、一般車やタクシーの乗降場と駐車場を十分確保できる。</li> <li>・北側は、バスと混在しないので、安全、スムーズな送迎環境が確保される。</li> <li>・北側方面からの送迎が多い地域の交通実態に合っている。</li> </ul>	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北側にバスを入れると、一般車やタクシーの乗降場や駐車場を減らす必要があり利便性が低下する。</li> <li>・北側方面からの送迎が多い地域の交通実態に合っていない。</li> </ul>	×
まちづくりの観点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停を南側に集約することで人の流れができ、高架下や南側周辺の土地活用が進み、地域の活性化、魅力的な街の形成、南北の均衡ある発展が期待できる。</li> </ul>	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停を北側に集約することで人の流れが北側に偏り、北側の発展は期待できるが、南側の発展が停滞する恐れがある。</li> </ul>	△
駅舎前の景観 まちの雰囲気	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北側駅前広場は混雑しないので、落ち着いた雰囲気になる。</li> <li>・街のシンボルとなる復元駅舎を中心とする駅前の景観を、落ち着いた雰囲気を楽しめるようになる。</li> </ul>	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北側にバスが入り駅舎前が混雑することで、あわただしい雰囲気になる。</li> <li>・駅舎前の重要な空間を大型バスが往来することで、街のシンボルとなる復元駅舎を中心とする駅前景観が阻害される。</li> </ul>	△
総合評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前広場の交通への影響、駅周辺道路の交通への影響、一般車の利便性、まちづくりの観点、駅舎前の景観・まちの雰囲気の項目で評価を○とした。</li> <li>・バスの利便性の項目は、改札口からバス停の距離が長く見通せないが、バス運行のスムーズさ、バス待ち環境の良さなどから評価を△とした。</li> <li>・以上から、総合評価は○とした。</li> </ul>	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスの利便性の項目は、改札口とバス乗降場の距離が近く直接見渡せるが、バス運行がスムーズでないこと、バス待ち環境が劣ることから評価を△とした。</li> <li>・まちづくりの観点の項目は、北側の発展は期待できるが、南側の発展が停滞する恐れがあることから評価を△とした。</li> <li>・駅舎前の景観・まちの雰囲気の項目は、北側にバスが入り駅舎前が混雑することで、あわただしい雰囲気となるとともに、街のシンボルとなる復元駅舎を中心とする駅前景観が阻害されることから評価を△とした。</li> <li>・駅前広場の交通への影響、駅周辺道路の交通への影響、一般車の利便性で評価を×とした。</li> <li>・以上から、総合評価は×とした。</li> </ul>	×

※評価 ○：優れている △：普通である ×：劣っている