

古賀市都市計画マスタープラン 改訂原案

令和7年4月

古賀市

第 1 章 都市計画マスタープランとは

1. 都市計画マスタープランとは
2. 都市計画マスタープランの位置づけ
3. 対象地域
4. 都市計画マスタープランの構成
5. 都市計画マスタープラン策定の経緯と改訂の背景
6. 想定する人口規模

1. 都市計画マスタープランとは

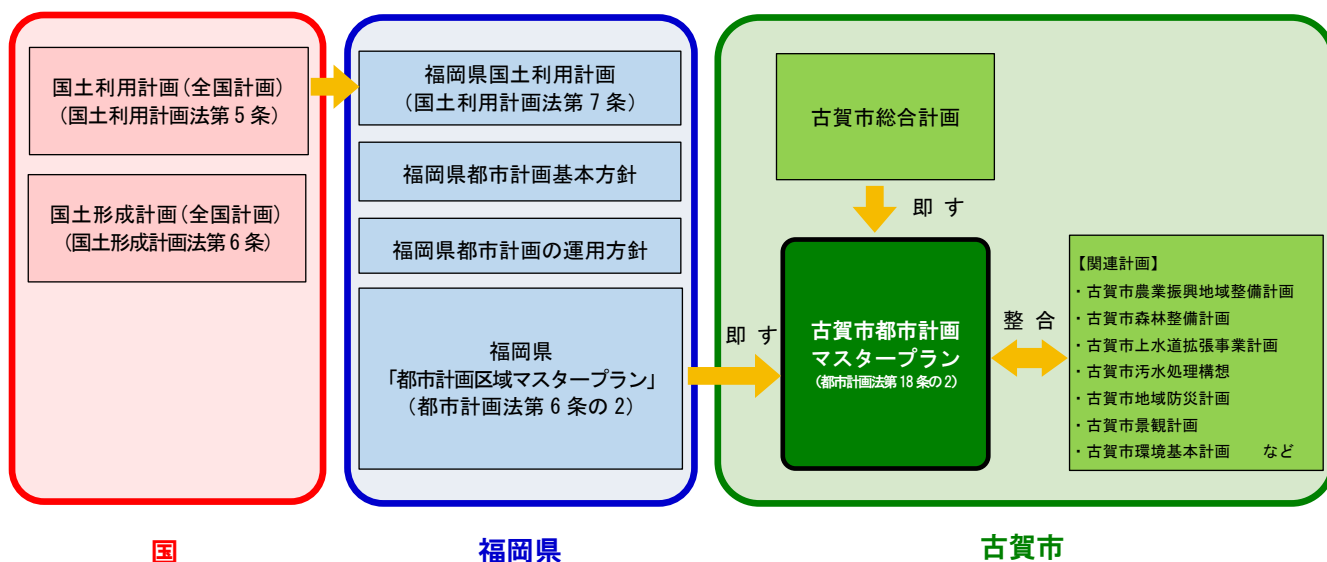
「都市計画マスタープラン」は、都市計画法第 18 条の 2 に定められた「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として、福岡県が定める「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）」や「古賀市総合計画」など上位計画に即したまちづくりの将来ビジョンを示すものです。

私たちの生活の中には、住む・働く・学ぶ・憩うといったさまざまな営みがあります。より快適な生活を営むためには、土地の使い方や建物の建て方のルールを定め、それをお互いに守っていく必要があります。また、道路・公園・下水道などは、建物の配置や人・モノの移動、隣町との連続性などを考えて、あらかじめ位置や規模などを考えておき、それに従って整備していく方が効果的・効率的です。本マスタープランは、このようなまちづくりに必要な土地利用や建物のルール、都市施設の配置などを長期的・総合的な視点で都市計画の決定又は変更を行いながら、市の健全な発展と秩序ある整備を計画的に行うための指針となるものです。

2. 都市計画マスタープランの位置づけ

本マスタープランは、福岡県が定める「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）」や古賀市が定める「総合計画」などの上位計画に即して定めることになっています。また、「農業振興地域整備計画」など古賀市の各種関連計画との整合を図ることとしています。

図 1-1 古賀市都市計画マスタープランの位置づけ



3. 対象地域

本マスタープランの対象地域は、市域全体の一体的・総合的な都市計画及び土地利用を図るため、市全域とします。

4. 都市計画マスタープランの構成

本マスタープランは、全4章で構成します。

第1章では、本マスタープランの位置づけ、対象地域、想定する人口規模を示します。

第2章では、都市の現状分析を行い、土地利用・都市機能・産業振興・生活環境の分野ごとに課題を抽出し、課題に対する取組の方向性を示します。

第3章では、市全体の都市づくりの理念と将来像を明らかにし、その実現に向けて以下のとおり各部門に分けて、取り組むべき方針を示します。

- ①土地利用の方針
- ②道路・交通体系の方針
- ③上下水道の方針
- ④自然環境、公園・緑地の方針
- ⑤景観形成の方針
- ⑥都市防災・防犯の方針

第4章では、本マスタープランに基づき、まちづくりを進めるための市民、事業者、行政の役割と共働による都市づくりを推進するための方針を示します。

5. 都市計画マスタープラン策定の経緯と改訂の背景

古賀市では、平成21(2009)年4月、都市計画区域外の地域の無秩序な開発を抑制し、農業や自然環境との調和のとれた土地利用を推進していくため、市全域を都市計画区域に編入する方針を掲げ、「古賀市都市計画マスタープラン」(初版)を策定しました。

その後、この都市計画区域に編入する方針は、さまざまな議論を経て、平成24(2012)年策定の「第4次古賀市総合振興計画」において再検討することが決定しました。平成25(2013)年には、生活環境を脅かすおそれのある建物等を制限するため、都市計画区域外の準都市計画区域に「特定用途制限地域」を指定し、その後、平成29(2017)年に策定した「第4次古賀市総合振興計画後期基本計画」において、指定後の状況を検証し、今後もこの指定に基づく規制・誘導を図ることとしました。このようなことから、初版のプラン策定後10年が経過した令和2(2020)年4月に上位計画との整合を図るため、また、少子高齢化・人口減少の社会状況の変化に対応する持続可能な都市づくりを推進するため、都市計画区域編入を前提とした初版のプランを改訂(第2版)しました。

その後、令和4(2022)年に策定した「第5次古賀市総合計画」では、政策「良好な都市環境の形成」においてめざすまちの姿を以下のように設定しました。

- ・調和した土地利用のもと、市民が利便性の高い生活環境のなかで快適にくらしているまち
- ・新たな玄関口となるJR古賀駅周辺がにぎわいに満ちた居心地が良く歩きたくなるまち

このことから、これまでの基本的な考え方や理念を継続しつつ、「第5次古賀市総合計画」で設定したまちの姿をめざすため、また、これまでの都市づくりの施策の進捗による時点修正を行うため第2版のプランを改訂(第3版)することとしました。

<H21.4 初版のプラン策定後の主な都市計画の動き>

● 古賀市の取り組み

- 古賀市美しいまちづくりプランの策定 (H23. 10)
- 第4次古賀市総合振興計画基本構想、前期基本計画の策定 (H24. 3)
- 播摩地区地区計画の決定、用途地域の変更 (H24. 6)
- 古賀団地・中央・久保西・久保地区地区計画の決定 (H24. 12)
- ししぶ駅東側の一部地域における用途地域の変更 (H25. 3)
- 準都市計画区域における特定用途制限地域の指定 (H25. 12)
- 浜地区地区計画の決定、用途地域の変更 (H26. 2)
- 筵内地区に福岡県開発許可条例に基づく区域（集落活性化タイプ）を指定 (H26. 3)
- 高田地区地区計画の決定 (H26. 11)
- 都市計画道路の変更（廃止3路線、一部廃止4路線等）(H26. 3、H27. 1)
- 古賀市高田土地区画整理組合設立認可 (H27. 3)
- 馬渡地区地区計画の決定 (H28. 7)
- 第4次古賀市総合振興計画後期基本計画の策定 (H29. 3)
- 病院・千鳥地区の市街化区域編入 (H29. 10)
- 古賀市玄望園土地区画整理組合設立認可 (H30. 1)
- 古賀市景観計画の策定 (H31. 3)
- 町川原1区に福岡県開発許可条例に基づく区域（集落活性化タイプ）を指定 (R1. 9)
- 今在家地区の市街化区域編入、地区計画の決定、用途地域の決定 (R3. 6)
- 第5次古賀市総合計画の策定 (R4. 3)
- 大内田地区地区計画の決定 (R4. 4)
- 馬渡地区地区計画の変更（廃止、R5. 1)
- 釜田地区地区計画の決定、古賀グリーンパーク地区地区計画の決定 (R5. 1)
- 古賀市今在家土地区画整理組合設立認可 (R5. 4)
- 都市計画道路野口髭園線の変更（廃止、R6. 2)
- 新原高木地区地区計画の決定 (R6. 3)
- 高田地区に福岡県開発許可条例に基づく区域（市街化区域依存タイプ）を指定 (R6. 6)

● 福岡県の取り組み

- 福岡県都市計画基本方針の策定 (H27. 10)
- 福岡県都市計画の運用方針の策定 (H28. 12)
- 福岡都市圏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の決定 (H29. 1)
- 古賀都市計画区域の福岡広域都市計画区域への統合 (H29. 1)
- 福岡都市圏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更 (R3. 4)

6. 想定する人口規模

古賀市の人口は、緩やかな増加傾向が続き、第2版のプラン改訂時の令和2（2020）年4月末時点では59,715人でしたが、近年の令和6（2024）年4月末現在の人口は59,243人で、これまでの増加傾向からほぼ横ばいへ変化しています。

一方、国立社会保障・人口問題研究所が令和5（2023）年12月に公表した「日本の地域別将来推計人口」では、少子高齢化などを背景として、今後、古賀市の人口は減少に転じると予測されており、20年後の令和27（2045）年には54,878人になるとの推計結果が出ています。なお、令和7（2025）年3月に策定した「第3期まち・ひと・しごと創生総合戦略」における人口ビジョンでは、現在取り組んでいる居住機能の土地利用転換を進めることで、令和27（2045）年以降においても「第5次古賀市総合計画」で定める想定人口規模60,000人を維持するとの推計結果が出ています。

このような背景から、今後は人口減少社会、少子高齢化社会を見据え、既存ストックを有効活用しながら既成市街地に計画的・効率的な人口集積を図ることで市街地の適切な人口密度を確保し、非効率的な行政運営や商業、医療等の日常生活に密着した生活サービスの低下を防いでいくことが求められます。そのため、古賀市では市街化区域における住宅用地全域の将来人口密度に着目します。

都市計画運用指針及び福岡県都市計画の運用方針では、将来の市街化区域内における住宅用地全域の人口密度は40人/haを下回らないこととされています。古賀市の市街化区域内の住宅用地全域（市街化区域から工業地域と工業専用地域を除く区域）の人口密度は、本マスタープラン策定以後継続して65人/ha以上と高い水準を維持しています。このことから、概ね20年後においても同程度の65人/ha以上を維持していくことを想定し、現在の行政運営の効率性や生活利便性を守りながら、人口減少社会に対応した持続可能な都市づくりを進めていきます。

図1-2 想定する人口規模

概ね20年後の市街化区域における住宅用地全域（市街化区域から工業地域と工業専用地域を除く区域）の人口密度
65人/ha以上

第2章 まちづくりの現状と課題

1. 古賀市の位置と沿革
2. 古賀市の特長
3. 古賀市の都市構造
4. 古賀市の都市の現状
5. 古賀市の都市の課題

第2章 まちづくりの現状と課題

1. 古賀市の位置と沿革

古賀市は、福岡県の北西部にあって、市域は東西に約 11 km、南北に約 7 km、4,207ha の面積を有し、南西部は新宮町、南東部は久山町、東部は宮若市、北部は福津市と接し、福岡市の都心部までは約 15 km の近距離に位置しています。

古賀市の沿革は、明治 22 年に市町村制が施行され、それまで 16 に分かれていた村が合併し、席内村、青柳村、小野村の 3 村となり、その後、昭和 13 年の町制施行により席内村が古賀町となりました。さらに昭和 30 年に 1 町 2 村が合併し古賀町となり、平成 9 年 10 月の市制施行により現在の古賀市となりました。

2. 古賀市の特長

古賀市は、九州地方の中核都市である福岡市と北九州市の間に位置する大都市近郊の都市として、J R 鹿児島本線、九州自動車道、国道 3 号、国道 495 号及び主要地方道筑紫野・古賀線が縦断し、九州自動車道には、古賀インターチェンジや古賀サービスエリアがあり、広域交通の要衝となっています。

市西部には、住宅地、商業地、工業地が集積され市街地が形成されています。また、市中央部の平野部から丘陵地にかけて、既存集落とその周りには農地が広がり、水稲作のほか、大都市近郊の立地条件を生かしてイチゴ、柑橘、花き類、軟弱野菜などの生産が行われています。

図 2-1 古賀市の位置

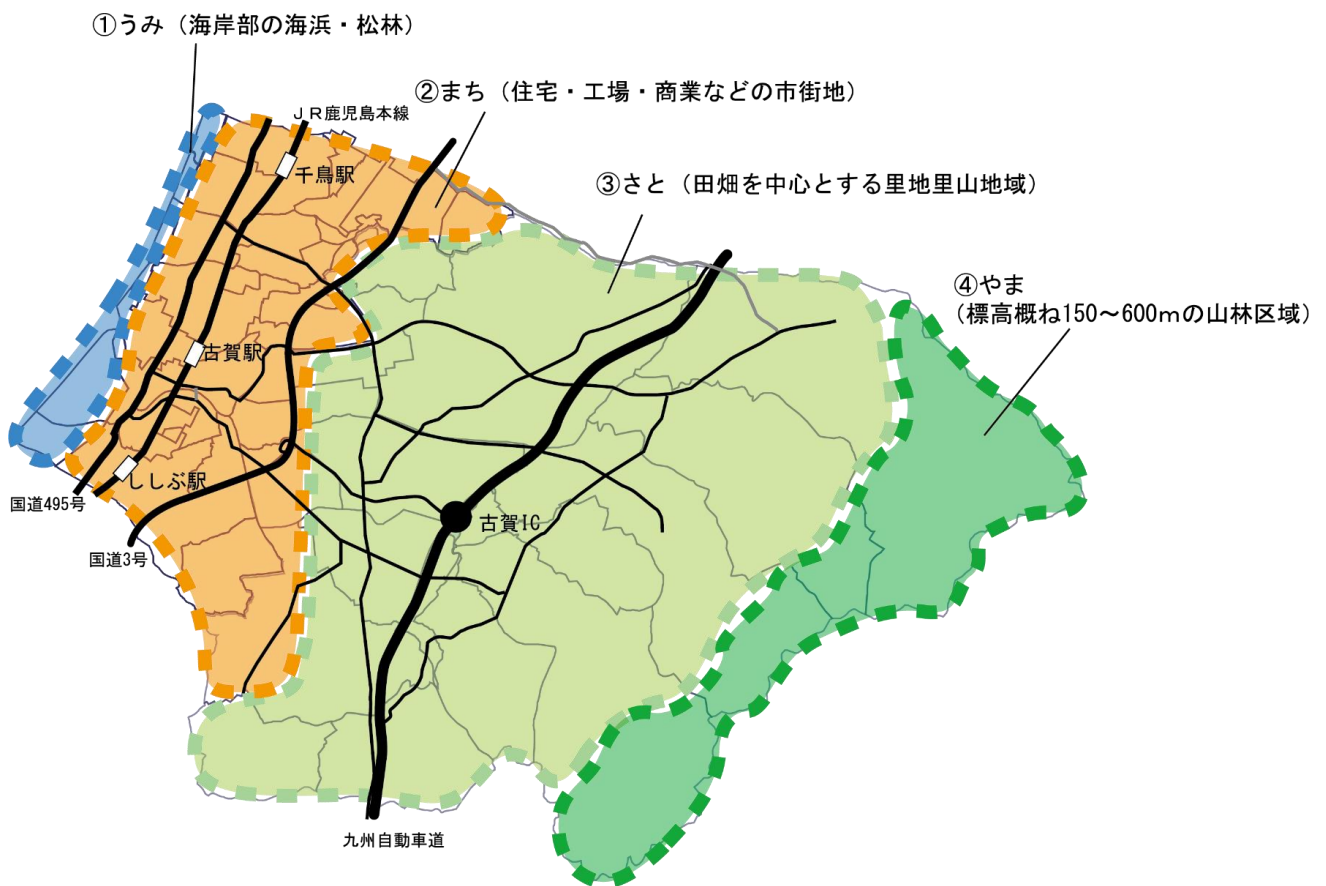


3. 古賀市の都市構造

古賀市は、海、平野、丘陵地、山林と連なる変化に富んだ地形を有しており、海側（西側）から①うみ（海岸部の海浜・松林）、②まち（住宅・工場・商業などの市街地）、③さと（田畑を中心とする里地里山地域）、④やま（標高概ね150～600mの山林区域）で構成される都市です。

まちのエリアは、優先的かつ計画的に市街化を図る「市街化区域」（面積：838ha、古賀市全域の約20%）として、快適な生活環境を形成するため、建物の種類や用途を規制する用途地域（住居・商業・工業の各地域）を定めています。

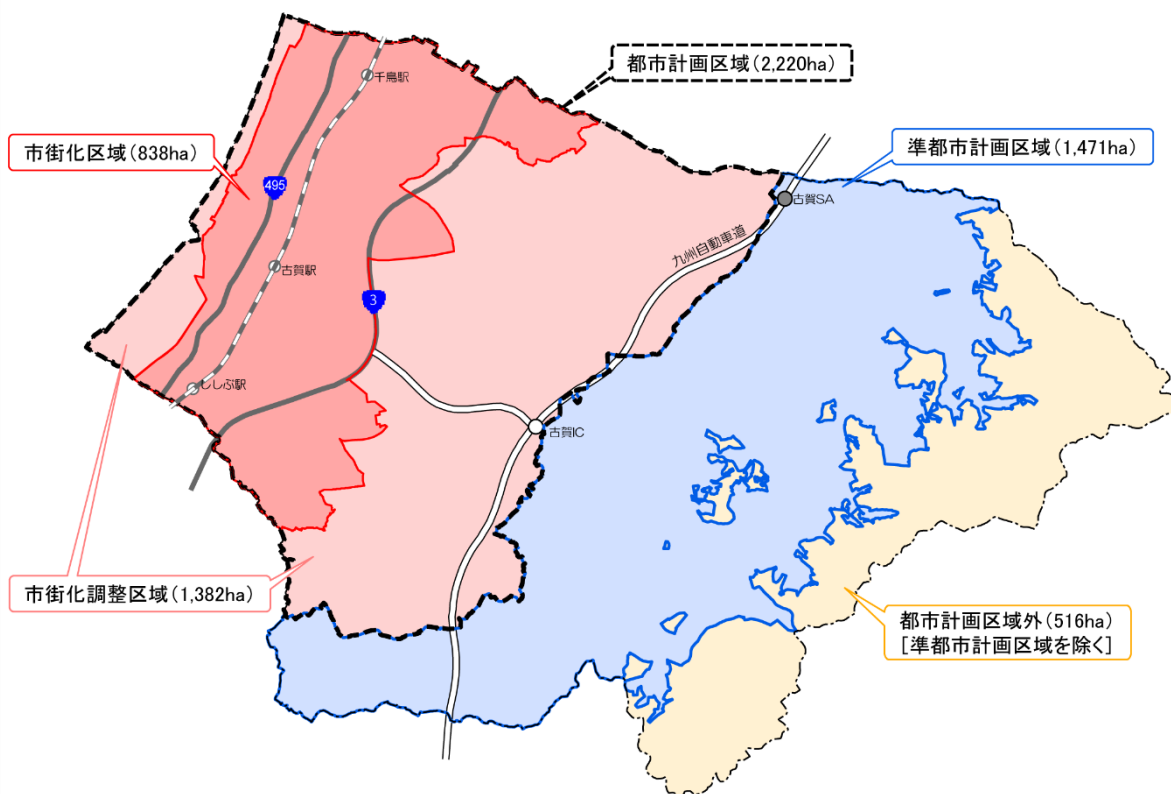
図2-2 古賀市の都市構造



うみ・さとのエリアは、自然環境や農地などを保全するために、市街化を抑制する区域として「市街化調整区域」(面積: 1,382ha、古賀市全域の約 33%)、又は、都市計画区域外の秩序ある土地利用と環境の保全を図る「準都市計画区域」(面積: 1,471ha、古賀市全域の約 35%) が指定されています。「市街化調整区域」では、農林業用の建物を除き、原則として建物の建築や宅地化のための開発は制限されています。また、「準都市計画区域」では、全域を「特定用途制限地域」に指定し、建築用途を制限しています。

やまのエリアは、ほぼ全域が森林で占められており、都市計画の及ばない「都市計画区域外(準都市計画区域を除く)」(面積: 516ha、古賀市全域の約 12%) となっています。基本的に建築に対する規制はありませんが、他法令によって開発等が制限されています。

図 2-3 都市計画区域

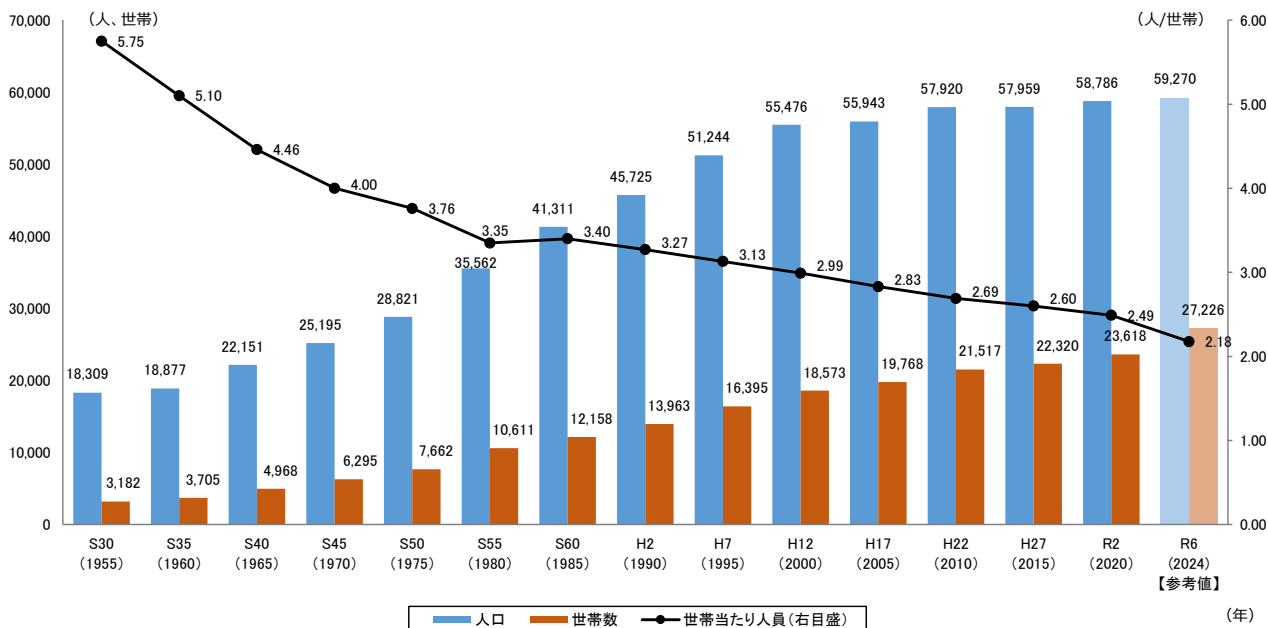


4. 古賀市の都市の現状

(1) 人口・世帯

- ・古賀市全体の人口推移は、昭和 35（1960）年ごろから平成 12（2000）年ごろまでは順調に増加しました。その後は、人口の伸びは一段落しましたが、美明地区、高田美郷地区で土地区画整理事業が進み、また、J R 古賀駅・千鳥駅周辺でマンション・アパートの立地が進むなど、中小規模の住宅開発による緩やかな人口増の時期が続き、令和 2（2020）年では約 59,000 人になりました。以降、横ばい傾向が続き、令和 6（2024）年時点においても約 59,000 人程度で推移しています。
- ・世帯数は増加傾向が続いていますが、世帯当たりの人員は、昭和 35（1960）年の 5.10 人から令和 2（2020）年には 2.49 人に減少しています。
- ・市街化区域では、花鶴丘や舞の里などの大規模な住宅団地の開発が行われたことにより、昭和 50 年代から急激に人口が増加し、その後次第に伸び方は緩やかになりながらも増加を続け、令和 2（2020）年時点では約 44,000 人となっています。
- ・市街化調整区域では、既存宅地の開発や福祉施設建設などによって平成 12（2000）年には約 6,300 人にまで増加しましたが、平成 13（2001）年の線引きの見直しにより約 1,300 人が市街化区域に区分されたため、区域内人口は約 5,000 人となりました。それ以後も平成 29（2017）年の線引きの見直しなど微減傾向が続き令和 2（2020）年には約 4,600 人となっています。
- ・都市計画区域外（準都市計画区域を含む）では、主要地方道筑紫野・古賀線や国道 3 号など幹線道路の整備が進んだことにより都市化の圧力を受け、小規模な開発が急激に進んだことで、昭和 50 年代から人口が急増しました。その後、平成 12（2000）年から横ばい傾向が続き、令和 2（2020）年時点で約 10,000 人となっています。
- ・それぞれの区域を年齢 3 階級別人口割合で見ると、全ての区域で少子高齢化は進行しており、そのうち、最も進行している市街化調整区域では令和 2（2020）年時点で年少人口割合が 12.6%、老年人口割合が 33.4%となっており、今後もこの傾向は続く予測されます。

図2-4 人口・世帯・世帯人員の推移



資料：国勢調査（S30～R2）、住民基本台帳（R6）

図2-5 都市計画区域別 人口の推移

(人)

	S45 (1970)	S50 (1975)	S55 (1980)	S60 (1985)	H2 (1990)	H7 (1995)	H12 (2000)	H17 (2005)	H22 (2010)	H27 (2015)	R2 (2020)
行政区域	25,195	28,821	35,562	41,311	45,725	51,244	55,476	55,943	57,920	57,959	58,786
都市計画区域	22,965	26,523	32,300	35,906	38,597	42,567	45,743	46,303	47,907	47,779	48,595
市街化区域	18,326	21,607	27,200	30,491	33,339	36,314	39,426	41,301	42,888	43,081	43,949
市街化調整区域	4,639	4,916	5,100	5,415	5,258	6,253	6,317	5,002	5,019	4,698	4,646
都市計画区域外	2,230	2,298	3,262	5,405	7,128	8,677	9,733	9,640	10,013	10,180	10,191

資料：国勢調査、都市計画基礎調査

図2-6 都市計画区域別 年齢3階級別人口割合（予測）

		R2 (2020)	R7 (2025)	R12 (2030)	R17 (2035)	R22 (2040)	R27 (2045)	R32 (2050)
行政区域	年少人口(0~14歳)	14.3%	14.1%	13.1%	12.2%	12.5%	12.9%	13.1%
	生産年齢人口(15~64歳)	58.1%	56.2%	56.2%	56.8%	55.3%	54.2%	53.4%
	老年人口(65歳以上)	27.7%	29.7%	30.7%	31.0%	32.3%	32.9%	33.5%
都市計画区域	年少人口(0~14歳)	14.2%	14.2%	13.2%	12.4%	12.6%	13.0%	13.1%
	生産年齢人口(15~64歳)	58.4%	56.5%	56.5%	56.9%	55.4%	54.4%	53.6%
	老年人口(65歳以上)	27.4%	29.2%	30.3%	30.7%	32.0%	32.6%	33.3%
市街化区域	年少人口(0~14歳)	14.3%	14.3%	13.3%	12.6%	12.7%	13.1%	13.1%
	生産年齢人口(15~64歳)	58.8%	56.9%	56.8%	57.1%	55.6%	54.4%	53.7%
	老年人口(65歳以上)	26.8%	28.7%	29.8%	30.4%	31.7%	32.5%	33.2%
市街化調整区域	年少人口(0~14歳)	12.6%	13.0%	12.4%	10.7%	11.3%	12.1%	12.7%
	生産年齢人口(15~64歳)	54.0%	52.5%	52.6%	54.7%	53.7%	53.6%	53.3%
	老年人口(65歳以上)	33.4%	34.4%	35.0%	34.6%	35.0%	34.3%	34.0%
都市計画区域外	年少人口(0~14歳)	14.6%	13.7%	12.3%	11.1%	11.7%	12.5%	13.0%
	生産年齢人口(15~64歳)	56.5%	54.5%	55.0%	56.3%	54.6%	53.6%	52.3%
	老年人口(65歳以上)	28.9%	31.8%	32.8%	32.6%	33.8%	33.9%	34.7%

資料：国土交通省国土技術政策総合研究所 将来人口・世帯予測ツール(ver.3.0)

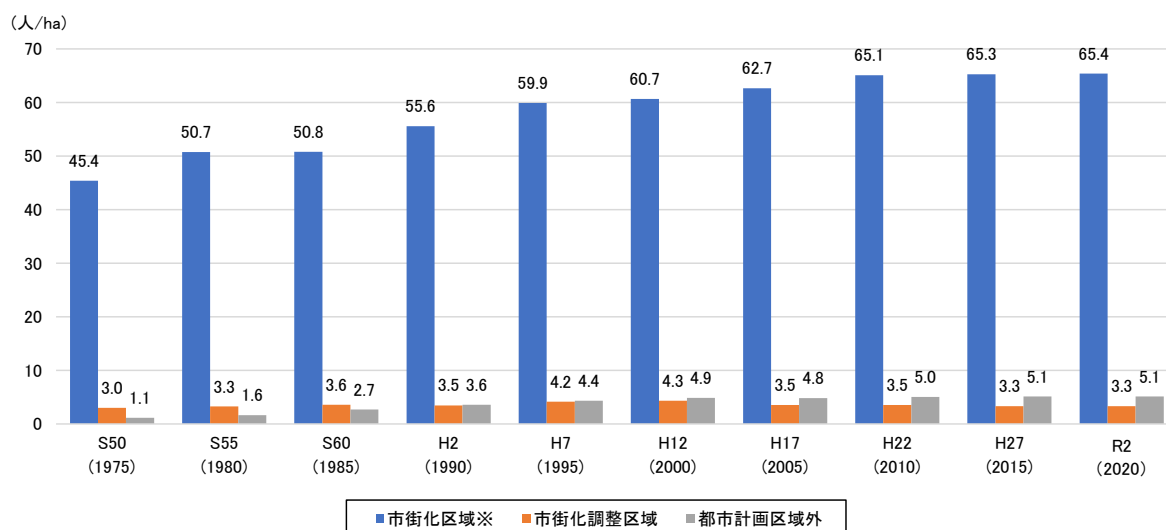
(2) 市街化区域及び市街化調整区域の変遷・人口密度

- ・昭和 45 (1970) 年 12 月に市街化区域 594ha、市街化調整区域 1,626ha を決定して以降、7 回の区域区分の変更を行い、令和 3 (2021) 年 6 月に今在家地区を市街化区域に編入した結果、市街化区域の面積は 838ha となっています。
- ・人口密度の推移をみると、昭和 50 (1975) 年以降、市街化区域の人口密度は上昇傾向にあり、令和 2 (2020) 年時点で 65.4 人/ha (工業地域・工業専用地域の合計面積 145 haを除く) となっています。

図 2-7 市街化区域及び市街化調整区域の変遷

告示年月日	市街化区域 面積	市街化調整区域 面積	備考
昭和 45 年 12 月 28 日	594 ha	1,626 ha	
昭和 53 年 3 月 30 日	654 ha	1,566 ha	千鳥地区 (60ha)
昭和 59 年 9 月 10 日	706 ha	1,514 ha	千鳥東地区 (52ha)
平成 4 年 2 月 28 日	721 ha	1,499 ha	鹿部工業団地 (15ha)
平成 10 年 4 月 15 日	765 ha	1,455 ha	美明地区 (44ha)
平成 13 年 12 月 7 日	805 ha	1,415 ha	千鳥南地区 (9ha)、三田浦・大浦地区 (31ha)
平成 29 年 10 月 27 日	817 ha	1,403 ha	病院・千鳥地区 (12ha)
令和 3 年 6 月 8 日	838 ha	1,382 ha	今在家地区 (21ha)

図 2-8 区域区分別人口密度の推移

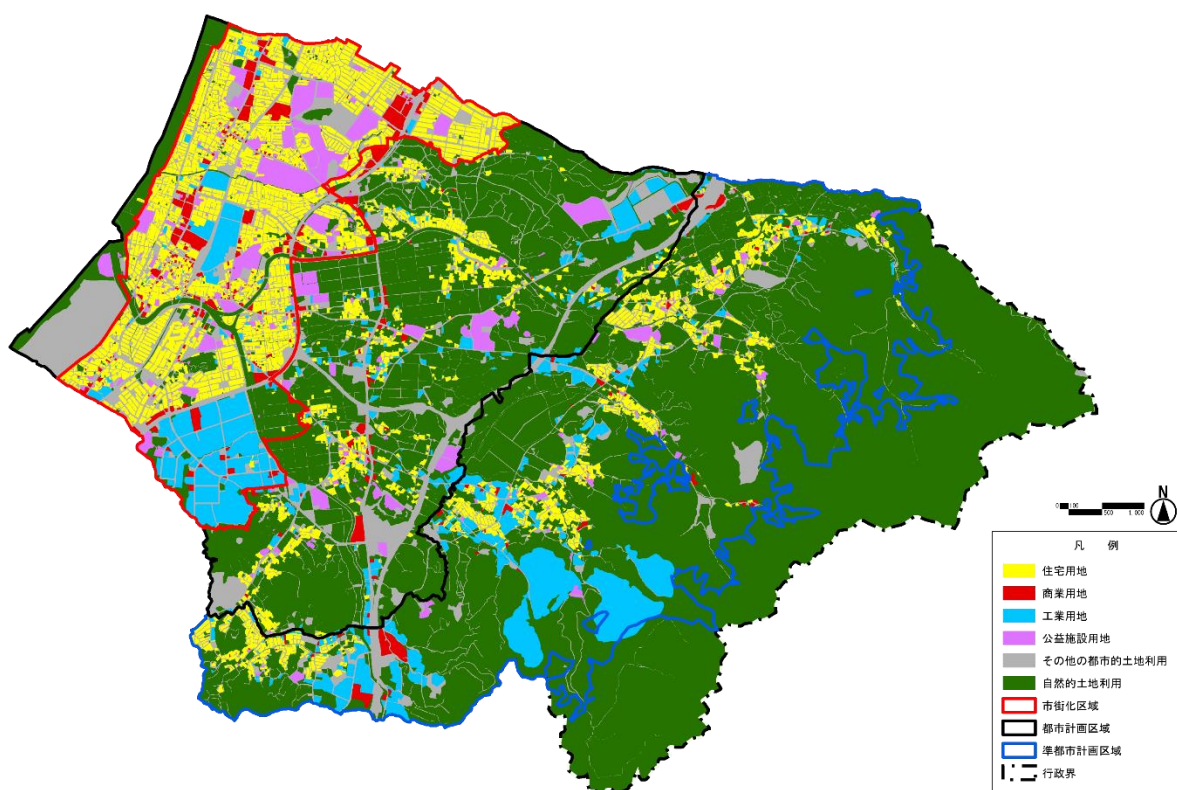


※市街化区域の値は、工業地域と工業専用地域の面積を除いて計算しています。

(3) 土地利用

- ・海岸部は、市街化調整区域や防風保安林及び玄海国定公園に指定されており、日本海側特有の白砂とクロマツの松原は良好な景観を形成するとともに、市民の貴重な憩いの場となっています。
- ・市域の西部には広域交通を担う J R 鹿児島本線、国道 3 号、国道 495 号が縦断しており、その周辺部には住宅を中心とした市街地が形成され、市城南西部には大規模な工業団地が立地しています。この工業団地は、昭和 40 年代から造成が始まり、その後、計 4 回の拡張が行われました。初期に立地した工場では、建物・設備の更新などが懸念されています。
- ・市城南西部の工業団地以外にも、市域西部の J R 鹿児島本線沿線には大規模な工場が立地し、なかでも J R 古賀駅東側は、商業用地や住宅用地として利用価値が高いものの、その大部分が工業用地となっています。
- ・現在の市街化区域には、新たな産業を受け入れるための大規模な未利用宅地は残っていません。
- ・市域中央部に広がる平野から丘陵地にかけては、農地が広がり集落が形成されています。また、都市計画区域外の小野校区や青柳校区の町川原 2 区、小竹区などでは小規模な密集住宅地や工場・倉庫が立地し、用途の混在が見られます。
- ・市域の東部では、国有林や水源かん養保安林としてスギを中心とした針葉人工樹林や照葉樹林が広がるとともに、薬王寺温泉、興山園、薬王寺水辺公園などの観光資源も多く存在しています。
- ・市全域には、河川やため池などの水辺空間が点在するほか、古賀グリーンパーク、千鳥ヶ池公園、鹿部山公園、岳越山公園などの公園や市内各所の神社仏閣は、貴重な緑地空間となっています。

図 2-9 土地利用現況図



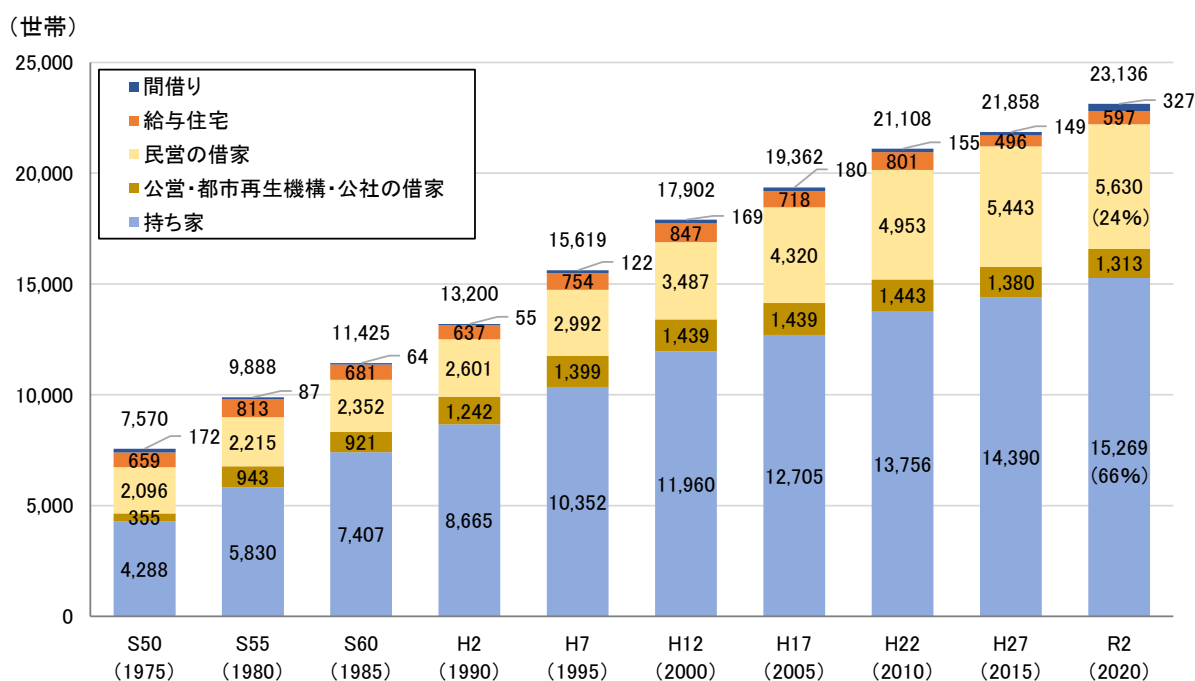
資料：都市計画基礎調査 (R4)

(4) 住環境

① 住宅の種類

- ・令和2(2020)年における住宅所有の状況をみると、持ち家世帯が15,269世帯となっており、その割合は66%と最も多く、次いで民間借家が5,630世帯(24%)となっています。
- ・昭和50(1975)年から令和2(2020)年までの推移をみると、昭和50年代から始まった花鶴丘や舞の里などの大規模な住宅団地の開発によって、持ち家世帯は4,288世帯から15,269世帯と約3.5倍になっています。
- ・昭和50(1975)年に2,096世帯であった民間借家は、増加を続け、令和2(2020)年には5,630世帯となっています。
- ・平成12(2000)年に847世帯であった公務員宿舎や社宅などの給与住宅は、令和2(2020)年には597世帯となり、大幅に減少しています。

図2-10 一般世帯*の住宅の種類・所有の状態



資料：国勢調査 [住居の種類・住宅の所有の関係]

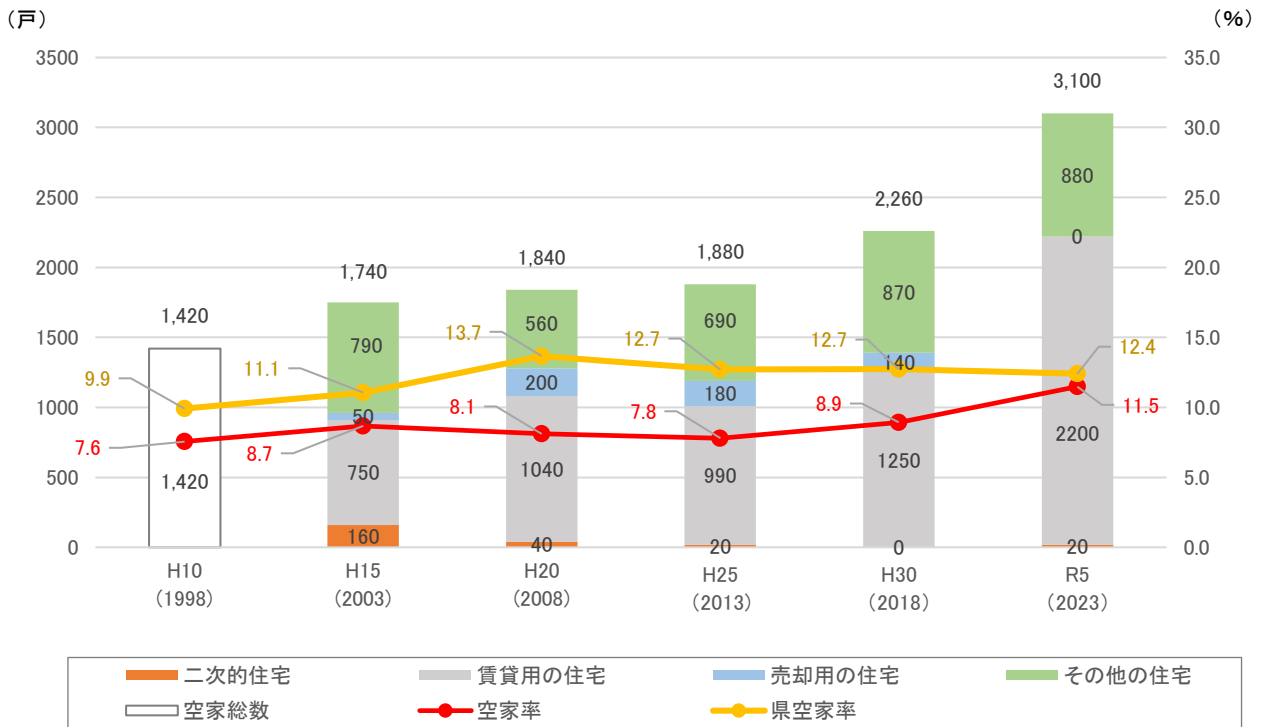
*一般世帯とは、「施設等の世帯」以外の世帯をいう。「施設等の世帯」とは、学校の寮・寄宿舎の学生・生徒、病院・療養所などの入院者、社会施設の入所者、自衛隊の営舎内・艦船内の居住者、矯正施設の入所者などから成る世帯をいう。

② 空き家の状況

【住宅・土地統計調査による古賀市の空き家数動向】

- ・緩やかな増加傾向にあった空き家数ですが、平成 25 (2013) 年以降急増し、令和 5 (2023) 年には 3,100 戸となっています。また、空き家率は、概ね 8% で推移していましたが、令和 5 (2023) 年には 11.5% に上昇しています。
- ・福岡県の平均と比較すると、本市の空き家率は、県平均を下回って推移していますが、近年の空き家率の上昇により、令和 5 (2023) 年には県平均に近い数値となっています。
- ・賃貸・売却等の当面利活用の目的がない住宅である「その他の住宅」は、令和 5 (2023) 年に 880 戸となっています。

図 2-1-1 空き家数及び空き家率の推移



※H10は空家の内訳区分なし

資料：住宅・土地統計調査

【現地調査による地域別の空家等の状況】

- ・平成 27 年度に実施した空家等実態調査で確認した一戸建空家数 632 戸に対して、令和 2 年度に実施した空家等抽出調査で確認した一戸建空家数は 712 戸で、空家総数は 80 戸増加しています。
- ・空家総数の増減内訳は、解消された空家が 447 戸に対して、新たな空家が 527 戸確認され、平成 27 年度から継続して空家であったものが 185 戸となっています。
- ・新たに空家となったものが多い地域は、天神 67 戸、中央 38 戸、筵内 33 戸、小竹 32 戸、今の庄 31 戸など、古くからの住宅地、集落に多い傾向があります。
- ・解消された空家が多い地域は、天神 51 戸、今の庄 40 戸、花見東 34 戸、日吉 34 戸、中央 28 戸 など、市街化区域の住宅地に多い傾向があり、新たに空家となるものが多い地域と重なると、市街化区域における不動産流通は旺盛である状況がうかがえます。

図 2-12 令和 2 年度空家等抽出調査 地域別一戸建空家数

(単位：戸)

区分	所在	H27調査 空家数	空家ではなく なったもの	新たに空家に なったもの	R2調査 空家数	増減	継続して空家 だったもの
市街化区域	駅 東	20	15	18	23	3	5
	糸ヶ浦	0	0	1	1	1	0
	花見南	36	28	23	31	-5	8
	花見東	42	34	24	32	-10	8
	花鶴丘	25	19	6	12	-13	6
	今の庄	52	40	31	43	-9	12
	日吉	41	34	28	35	-6	7
	舞の里	29	27	15	17	-12	2
	千鳥	34	28	25	31	-3	6
	中央	47	28	38	57	10	19
	天神	71	51	67	87	16	20
	美明	12	8	6	10	-2	4
新久保	18	8	13	23	5	10	
小計	427	320	295	402	-25	107	
市街化調整区域を含む地域	新原	3	2	9	10	7	1
	今在家	3	2	4	5	2	1
	川原	7	0	4	11	4	7
	青柳町	29	18	29	40	11	11
	青柳	29	13	25	41	12	16
	筵内	28	15	33	46	18	13
	庄	1	0	14	15	14	1
	久保	8	7	18	19	11	1
	鹿部	0	0	0	0	0	0
	古賀	0	0	0	0	0	0
美郷	-	-	1	1	1	0	
小計	108	57	137	188	80	51	
都市計画区域外	薦野	19	13	9	15	-4	6
	米多比	13	11	21	23	10	2
	薬王寺	5	4	6	7	2	1
	小山田	6	2	5	9	3	4
	谷山	28	19	22	31	3	9
	小竹	26	21	32	37	11	5
小計	97	70	95	122	25	27	
合計	632	447	527	712	80	185	

資料：古賀市空家等対策計画

(5) 産業

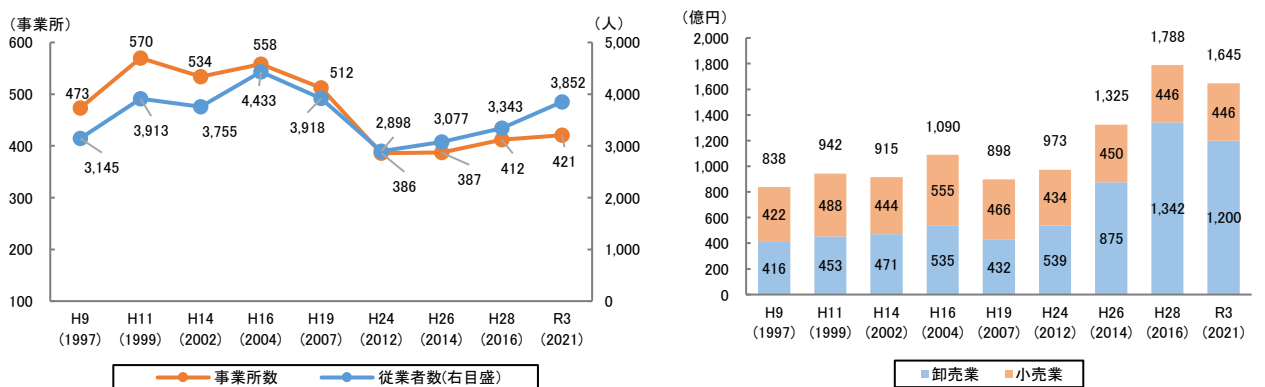
① 商業

- ・商業（卸売業・小売業）は、事業所数、従業者数ともに、平成10年代後半に下落して以降は増加傾向となり、令和3（2021）年時点で、事業所数421事業所、従業者数3,852人となっています。
- ・平成9（1997）年から平成24（2012）年まで1,000億円前後で推移した商品販売額は、平成24年以降に急増し、平成28（2016）年には平成9（1997）年から倍増の1,788億円となっていますが、令和3（2021）年には少し減少し1,645億円となっています。その内訳としては、卸売業・小売業ともに平成9（1997）年から500億円前後で推移していましたが、卸売業が、平成26年以降、増加傾向を強め、令和3（2021）年時点で1,200億円となっています。一方、小売業は、横ばい傾向が続き、令和3（2021）年時点で446億円となっています。

② 工業

- ・工業では、事業所数が、平成12（2000）年に138事業所まで増加しましたが、平成18（2005）年以降は100事業所前後で推移し、令和3（2021）年時点で110箇所となっています。一方、従業者数は、平成24（2012）年に7,094人まで減少しましたが、令和3（2021）年時点では8,338人まで増加しています。
- ・製造品出荷額は、平成18（2006）年に1,900億円近くまで落ち込みましたが、その後、令和3（2021）年には2,443億円まで増加しています。

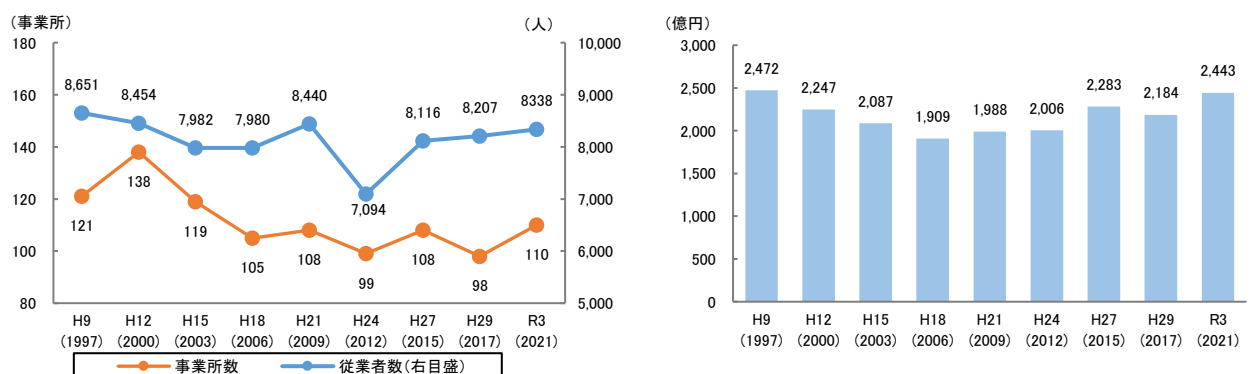
図2-13 卸売業・小売業の事業所数・従業者数・年間商品販売額



資料：商業統計調査・経済センサス

※小数第1位で四捨五入しているため総数と内訳の合計が一致しないことがあります。
資料：商業統計調査・経済センサス

図2-14 工業の事業所数・従業者数・製造品出荷額等



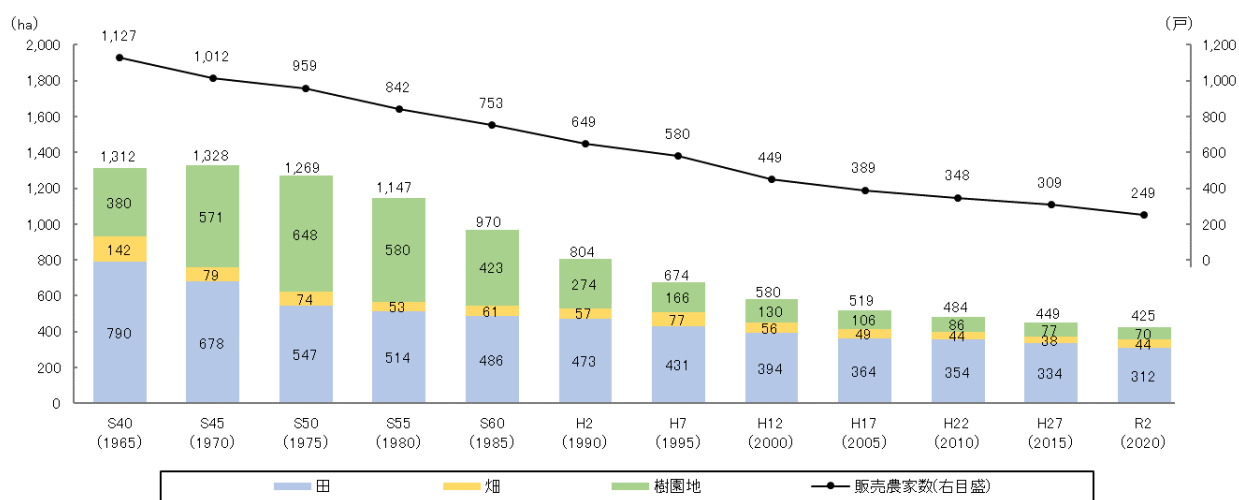
資料：工業統計調査・経済センサス

資料：工業統計調査・経済センサス

③ 農林業

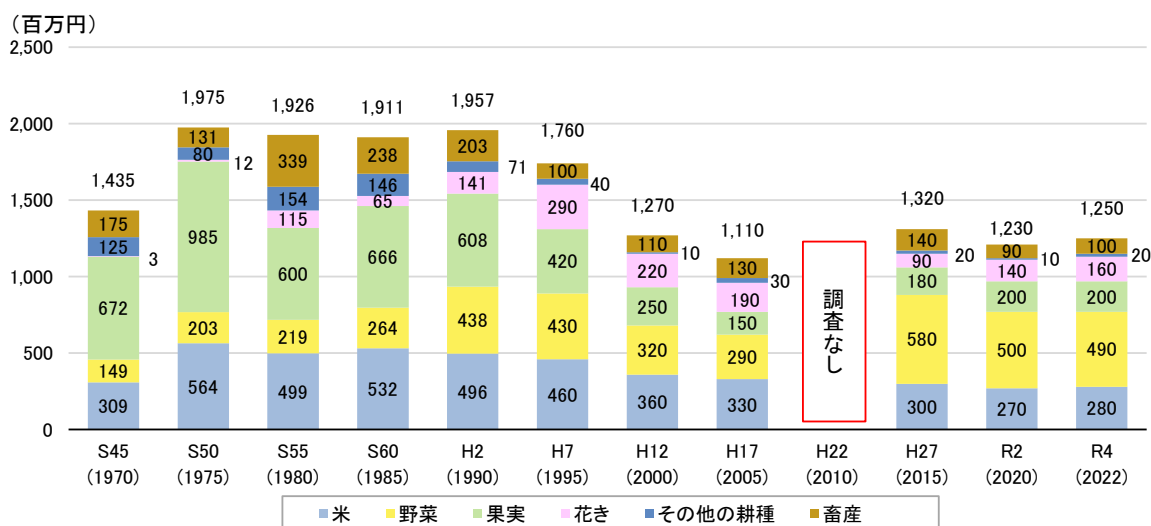
- ・農業は、高齢化や後継者不足などから販売農家数が年々減少しており、令和2（2020）年には249戸となり、昭和40年代と比べ4分の1以下に減少しています。
- ・経営耕地面積も、昭和40年代に約1,300haありましたが、令和2（2020）年では425haと4分の1以下に減少しています。
- ・農業産出額についても、ピークであった昭和50（1975）年の19億7,500万円が、令和4（2022）年には12億5,000万円となり、3分の2の水準まで減少しています。その内訳を見ると、果実は大きく落ち込み、その他の生産物も減少傾向にある中、野菜は農業産出額を伸ばしています。
- ・林業は、森林所有者の世代交代の進行や木材価格の低迷などによる採算性の低下から、森林施業（伐採、植林、下草刈り、間伐等）を行うことが困難となり、森林の荒廃が進んでいます。

図2-15 販売農家数の推移・経営耕地面積の推移



資料：農林業センサス

図2-16 農業算出額の推移



(6) 道路・交通

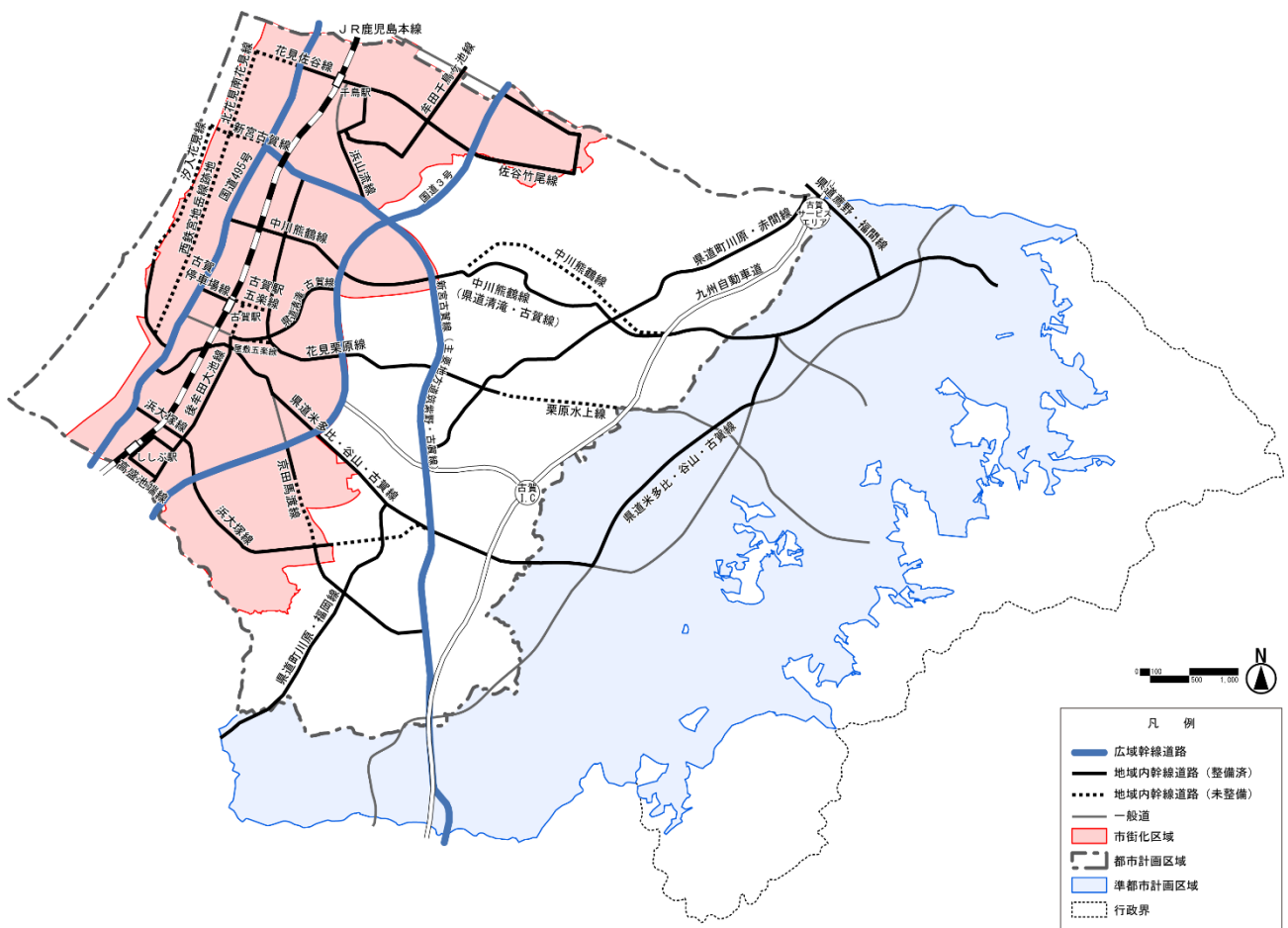
①道路

- ・広域幹線道路である国道3号、国道495号、主要地方道筑紫野・古賀線や、九州自動車道のインターチェンジを有するなど交通の要衝となっています。
- ・都市計画道路の整備率は令和5(2023)年度末時点で62.0%となっており、主に地域内幹線道路の整備を計画的に取り組んでいます。
- ・歩道は、車両の交通量が多い路線でも未整備の箇所が見られます。

②交通

- ・市を縦断するJR鹿児島本線には、古賀駅、千鳥駅及びししぶ駅の3駅があり、令和5(2023)年度の乗車人員は、それぞれ1日当たり6,157人、3,302人、1,518人となっており、その順位は、JR九州管内500駅以上ある中で28位、56位、117位となっています。
- ・国道3号及び国道495号に沿って、福岡市や宗像市方面に西鉄バスが運行されています。
- ・市域には、西鉄バス古賀市内線4系統(4路線)が運行されており、古賀駅を中心に薦野(青柳四ツ角経由、筵内経由)、舞の里(花見経由)、グリーンパーク古賀(小竹経由)方面に連絡しています。
- ・その他、公共施設等を連絡する「コガバス」やAIオンデマンドバス「のるーと古賀」、タクシーが運行されています。

図2-17 市域の道路・交通網



(7) 上下水道

①上水道

- ・古賀市では、昭和 30（1955）年に水道事業を開始しており、令和 5（2023）年度末における給水人口は 46,073 人であり、計画給水区域内人口の約 87%、全人口の約 78%に対して給水しています。
- ・水源は、地下水・大根川・古賀ダムからの取水、福岡地区水道企業団及び北九州市からの受水と大きく 5 つに分かれており、一日当たりの施設能力は 20,300 m³です。
- ・整備後長期間が経過した水道施設は、老朽化が進んでおり、安全で安定的な上水の供給のため、計画的に更新事業を進めています。

②下水道

- ・古賀市では、昭和 36（1961）年に公共下水道事業を開始しており、令和 5（2023）年度末には計画区域の約 86%（1000.5ha）が完了し、水洗化率（水洗化人口／下水道整備人口）は約 93%となっています。
- ・公共下水道区域外では、平成 12（2000）年度から農業集落排水事業に着手し、平成 16（2004）年に小山田地区、平成 29（2017）年に薦野・米多比地区の一部を供用開始しています。その他の区域は、合併処理浄化槽の普及促進に努めています。



古賀浄水場



小野北部甦水センター



古賀水再生センター



小山田甦水センター

(8) 都市防災

- ・平成 28 (2016) 年 4 月の「熊本地震」や平成 29 (2017) 年 7 月の「九州北部豪雨」、「令和 2 年 7 月豪雨」をはじめとする近年の自然災害は、これまでの経験や想定を超える規模で発生していることから、古賀市においても、市民の防災意識が高まっています。
- ・狭い道路が多く分布する古い住宅地や既存集落では、災害が発生した場合、緊急車両の通行や避難路の確保が困難となるため、被害が拡大するおそれがあります。
- ・電柱倒壊や電線切断が生じるような災害の場合には、緊急車両や避難路への影響だけではなく、感電事故や停電、通信インフラの被害などが発生するおそれもあります。
- ・古賀市では、総合防災マップなどにより、災害への備えや避難場所等について市民への周知・啓発を行い、地域や学校における防災教育や訓練に取り組んでいます。また、全ての行政区において自主防災組織が組織されており、行政と地域とが連携を図りながら災害に強いまちづくりを進めています。
- ・古賀市耐震改修促進計画等により、耐震基準を満たしていない建築物の耐震化や倒壊のおそれがあるブロック塀の撤去、改修を促進し、地震に対する安全性の向上に取り組んでいます。

図 2-18 地震ハザードマップ

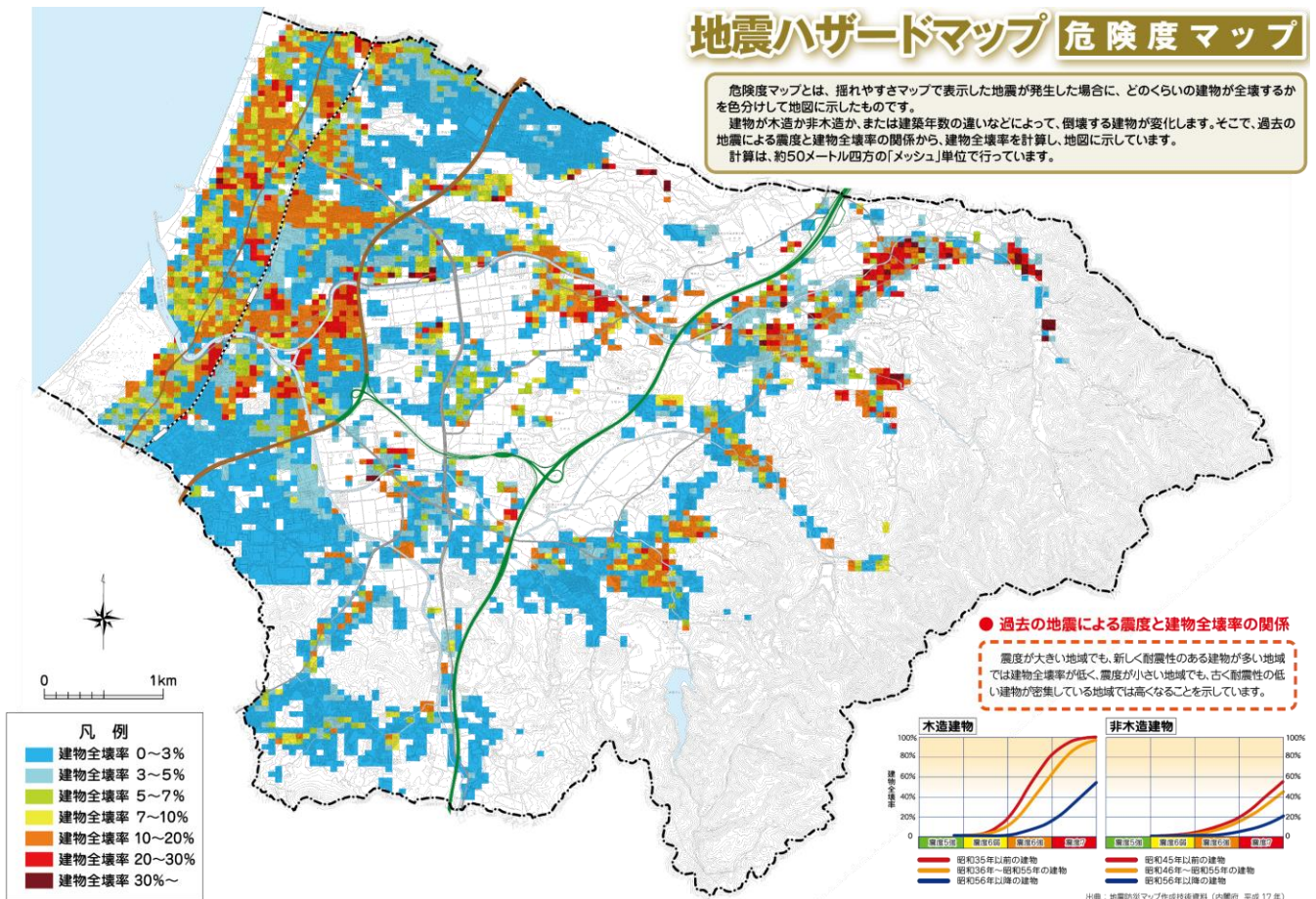


図 2-19 洪水浸水想定区域図

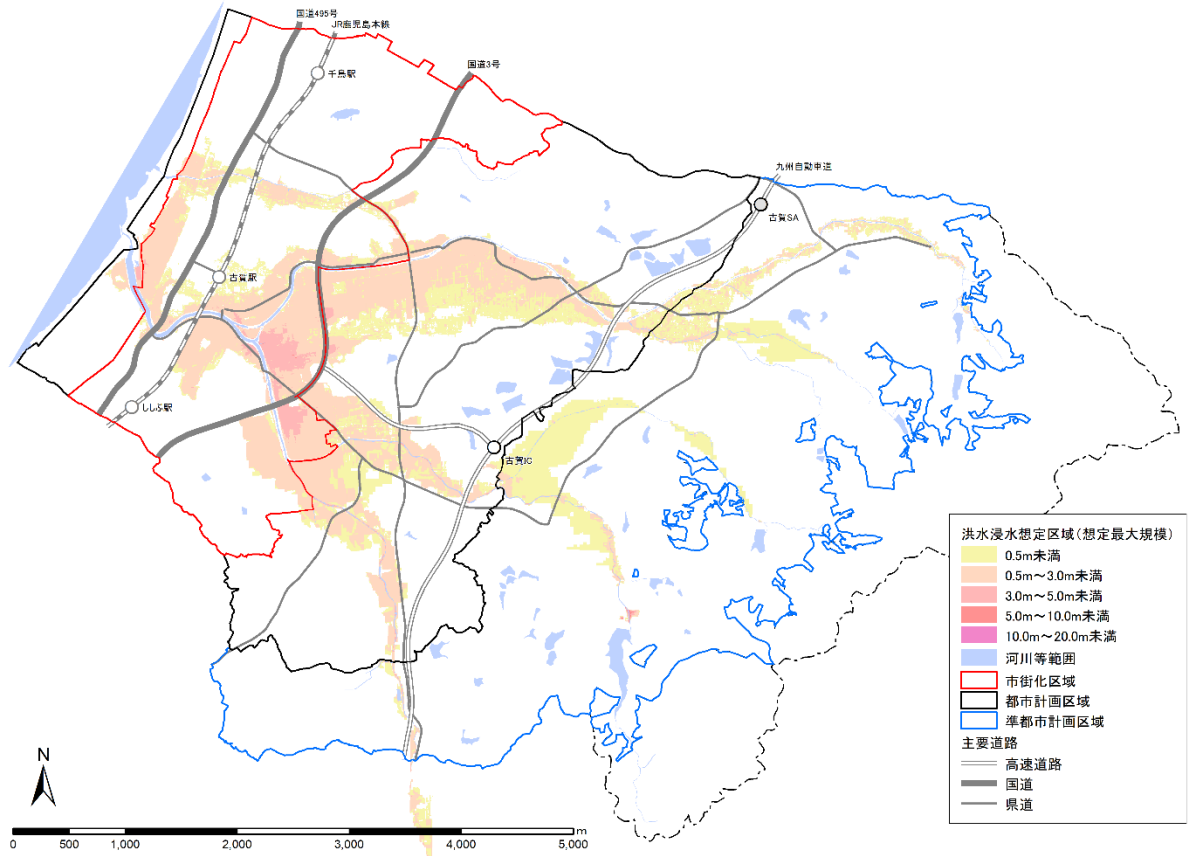
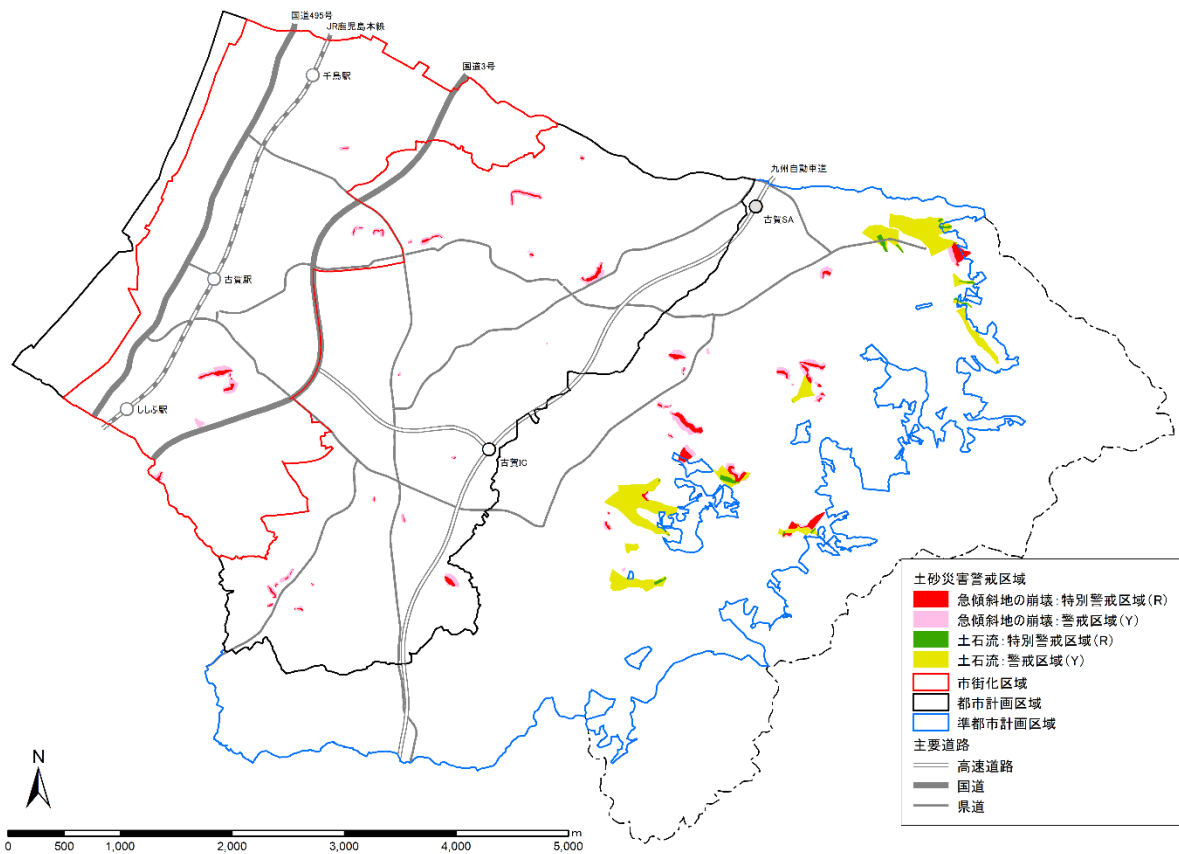


図 2-20 土砂災害特別警戒区域及び土砂災害警戒区域図



5. 古賀市の都市の課題

第2章 まちづくりの現状と課題

1. 古賀市の位置と沿革
2. 古賀市の特長
3. 古賀市の都市構造
4. 古賀市の都市の現状
 - (1) 人口・世帯
 - (2) 市街化区域及び市街化調整区域の変遷・人口密度
 - (3) 土地利用
 - (4) 住環境
 - (5) 産業
 - (6) 道路・交通
 - (7) 上下水道
 - (8) 都市防災

(参考資料) 市民アンケート

土地利用の課題

- ・国道3号、主要地方道筑紫野・古賀線沿い及び古賀インターチェンジ周辺では、農業との調和を図りながら、地域経済の活性化のための土地利用転換が求められています。
- ・市街化調整区域では、人口減少及び少子高齢化の進行によるコミュニティ活力の低下が顕在化しており、既存集落の活力を維持・回復する必要があります。
- ・都市計画区域外における特定用途制限地域の指定により用途の混在化は抑制されましたが、宅地の無秩序な拡大による営農環境の悪化を防止する必要があります。

都市機能の課題

- ・交通の円滑化を図るため、引き続き都市計画道路を計画的に整備するとともに、JR駅へのアクセス性の向上や誰もが使いやすいユニバーサルデザインの歩行者空間を整備する必要があります。
- ・高齢化の進行に伴い、公共交通の担う役割はますます大きくなっており、地域の実情にあった利便性の高い公共交通ネットワークが求められています。
- ・水の安定的な供給を図るために、老朽化した水道施設を計画的に更新する必要があります。
- ・公共水域の水質環境を保全するため、土地利用の状況と経済性を勘案しながら、公共下水道事業、農業集落排水事業、合併処理浄化槽など地域の特性に応じた効果的な汚水処理を検討する必要があります。

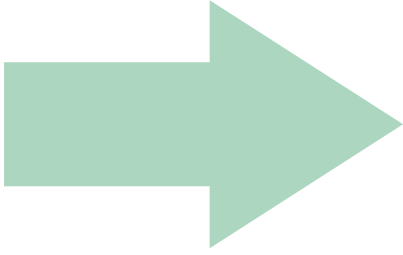
産業振興の課題

- ・JR古賀駅周辺は市の玄関口であるとともに、商業地や住宅地としても利用価値が高いことから、中心拠点としての活性化や土地の高度利用を推進する必要があります。
- ・JR古賀駅周辺に立地する企業に工場移転を働きかけるほか、現市内立地企業の設備投資や老朽化による建て替え、新規企業の受け入れなどを図るため、新たな用地を確保することが求められています。
- ・農業の担い手の高齢化や後継者不足により、遊休農地が増大するなど農地の荒廃が進んでいることから、メリハリのある土地利用を推進し、集落の活性化や営農環境の向上を図っていく必要があります。

生活環境の課題

- ・住環境・防災環境の向上のため、狭あい道路の拡幅や無電柱化など安全・安心な市街地の形成に向けた取り組みが求められています。
- ・公園や広場などのオープンスペースは、市民の憩いの場、レクリエーションの場、災害時の避難場や緩衝帯としての役割だけでなく、市の魅力を新たに創出するための再整備や集約再編が求められています。
- ・西鉄宮地岳線の跡地は、周辺の土地利用や交通網との関係に配慮しつつ、地域の安全・安心のための道路整備を進めていく必要があります。
- ・自然景観や歴史的な景観と都市の発展とともに形成される景観とのバランスを図り、住み続けたい魅力ある景観に誘導していく必要があります。

【取組の方向性】

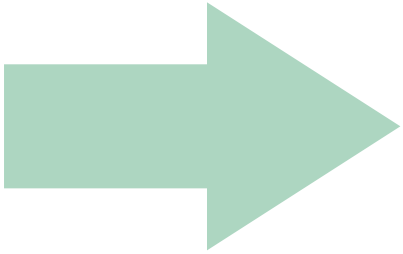


(1) 営農環境と都市環境の調和した土地利用の推進

○幹線道路沿いの広域性を生かす土地の有効利用

○営農環境と調和する良好な住環境の充実

○周辺環境と調和しない開発の抑制

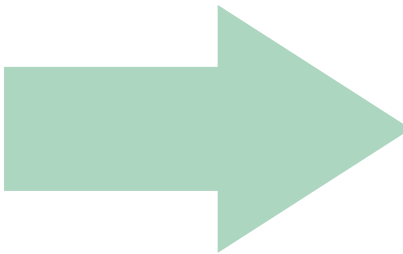


(2) 利便性・快適性を高める都市機能の充実

○都市計画道路の計画的な整備

○公共交通ネットワークの充実

○上下水道の整備・利用の促進

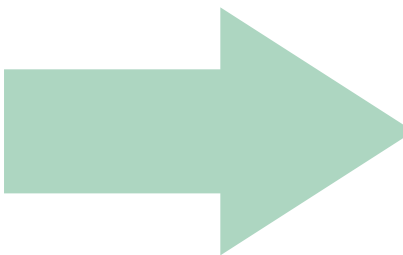


(3) 産業の振興による地域の活性化

○中心市街地の賑わいの創出

○新たな産業団地の整備、企業誘致の推進

○営農環境の向上



(4) 市民が安心して安全に暮らせる生活環境の形成

○市街地内道路、生活道路、オープンスペースの整備

○災害に強い都市基盤の整備

○調和のとれた良好な市街地景観の形成

第3章 全体構想

1. 都市づくりの理念
2. 都市づくりの基本方針
3. 都市の将来像
4. 部門別の方針

第3章 全体構想

1. 都市づくりの理念

古賀市は、都市部に住宅や商業・業務施設をはじめ、県内でも有数の製造品出荷額を誇る工場群などを有しており、職住近接の都市であると同時に市外からの就業者も多い都市です。また、市内には国道3号・九州自動車道などの広域幹線道路やJR鹿児島本線があり、交通至便な土地柄です。海岸部には、玄海国定公園の松林、郊外部には、のどかな田園風景や犬鳴山系の山々が広がっており、生産環境、消費環境、住環境の全ての魅力を併せ持つ都市といえます。

しかし、近年では、古賀市全体の人口の伸びが鈍化し少子高齢化が進行することで、さまざまな都市の課題が顕在化しつつあります。この傾向は、郊外部だけではなく、市街地の一部の地域においても同様であり、このまま放置すれば市街地の低密度化により、非効率な行政運営をはじめ、生活に密着した商業施設の撤退や公共交通サービスの低下などにつながるおそれがあります。これからも厳しい財政状況が続くことが予想される中で、持続可能なまちづくりを進めるためには、宅地開発等により無秩序に市街化区域を拡大させないことを基本としながら、一定規模以上の人口密度を確保していくことが求められます。

一方、現在の市街化区域には、新たな産業を受け入れるためのまとまった土地が残っておらず、古賀市が、引き続き強い工業力を維持・発展させるためには、市街化調整区域であっても有効利用が見込める土地については、市街化区域への編入や地区計画、開発許可制度の運用等により適切に活用していく必要があります。併せて、現在の人口規模を可能な限り維持していくためにも、職住近接の都市をさらに発展させ、人口増加の受け皿を確保し、良好な市街地形成を進めることが必要です。

また、建物の建築規制の厳しい市街化調整区域では、人口減少や少子高齢化が進んだことから、既存集落の活力の低下や地域コミュニティの衰退が生じており、適度な人口を受け入れていくためには一定の規制緩和の取り組みを進める必要があります。なお、建築規制が緩い都市計画区域外では、特定用途制限地域の指定により、地域の生活環境を脅かすおそれのある建物等を制限しており、今後も、この指定に基づいて土地利用の規制・誘導を図り良好な環境の形成をめざすこととしています。

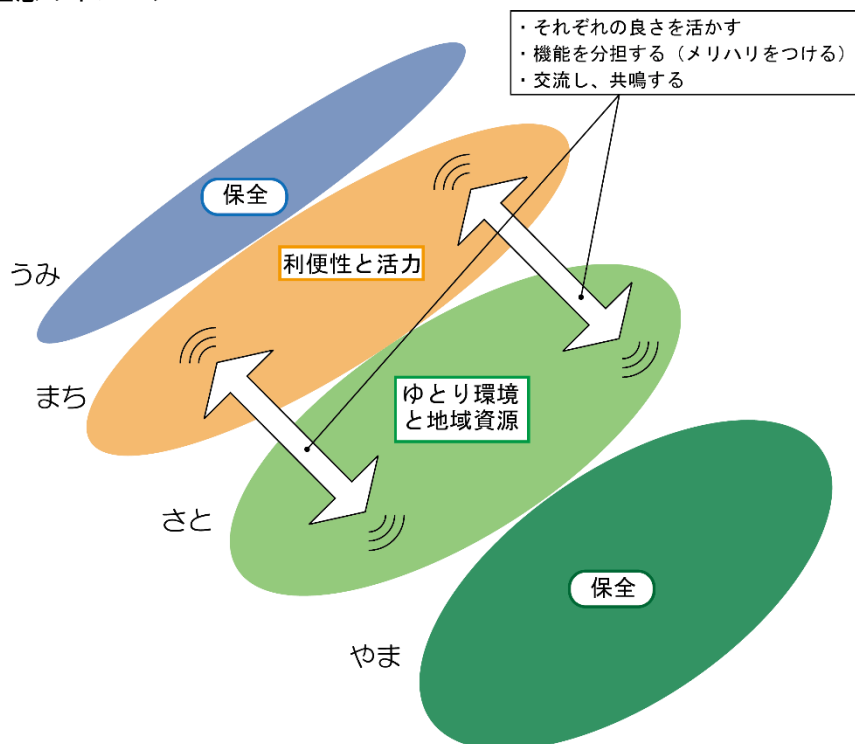
このほか、市域の一体的な都市づくりを進めるためには、長年の課題でもある未整備の都市計画道路や県道の整備をはじめ、公共交通ネットワークの形成などにより、交通軸を強化させることが必要です。それぞれの地域が連携しながら、市域全体として持続可能な都市構造となることが求められます。

このような古賀市の経緯や現状を踏まえ、“まち”が持つ利便性と活力（公共交通の利便性、教育・医療・福祉施設の集積、商・工業などの産業の集積）と、“さと”が持つゆとり環境と地域資源（営農環境と居住環境との調和、自然や里山のゆとりある景観、歴史性を有する地域資源など）を機能分担し、それぞれの良さを生かしたメリハリのある都市づくりを進めます。そのことによって“まち”と“さと”とが交流しあい、共鳴しあう都市づくりをめざします。

図3-1 都市づくりの理念

- “うみ”と“やま”の自然を大切にする都市づくり
- “まち”の利便性と魅力を高める都市づくり
- “さと”のゆとり環境と潤いを保つ都市づくり
- “まち”と“さと”をつなぐネットワークづくり

図3-2 理念のイメージ



2. 都市づくりの基本方針

● “うみ” と “やま” の自然を大切にす都市づくり

白砂青松の海岸線と犬鳴山系の山並みなど美しい自然景観を保全するとともに、災害の防止、環境負荷の低減、水源かん養など多面的機能を持続的に発揮させ、豊かな自然環境を生かした、人と自然が共生するまちづくりを進めていきます。

● “まち” の利便性と魅力を高める都市づくり

人口減少や少子高齢化社会に対応した持続可能なまちづくりを実現するため、コンパクトな都市構造へと転換を図り、“まち”の賑わいや利便性、快適性を維持・向上させるとともに安全で安心に暮らせるまちづくりを進めていきます。

● “さと” のゆとり環境と潤いを保つ都市づくり

“さと”の良好な営農環境の保全・形成を基本としながらも、住居と農地のメリハリのある土地利用とともに、利用価値の高い土地については、適切な開発を誘導するなど都市と農業・農地が共生するまちづくりを進めていきます。

● “まち” と “さと” をつなぐネットワークづくり

“まち”と“さと”のそれぞれの拠点を公共交通ネットワークでつなぎ、都市計画と公共交通の連携による『コンパクト・プラス・ネットワーク』のまちづくりを進めていきます。

3. 都市の将来像

都市づくりの基本方針を踏まえ、令和7（2025）年度から概ね20年後の都市の将来像を、活性化拠点（点）、交通軸（線）、ゾーン（面）の3つにまとめ、次のように示します。

古賀市の中でも、J R鹿児島本線沿線のJ R古賀駅周辺を「中心拠点」、J R千鳥駅及びししぶ駅周辺を「拠点」に位置づけ、アクセス道路などの周辺整備による交通結節機能の強化を図ります。また、青柳地域、小野地域それぞれにおいて、日常的に人が集まる郵便局やJ A粕屋支所のエリア周辺を「集落拠点」に位置づけ、近隣住民の日常的な買い物等の生活利便施設の存続・拡充に努めます。

これらの活性化拠点（点）をつなぐ、都市計画道路や県道の整備をはじめ、公共交通ネットワークの充実を図ることで、交通軸（線）を形成し、都市部（市街地ゾーン、工業・流通ゾーン）と郊外部（農業保全ゾーン）の交流によって、それぞれの良さを生かした一体的な発展をめざします。

また、大都市の近郊にありながら、白砂青松の海岸線や犬鳴山系の山並みなど（自然環境保全ゾーン）の豊かな自然環境を有していることから、今後もこの特性を生かしながら、暮らしやすく魅力あるまちづくりをめざして、市民の共有財産としての自然環境の保全に努めていきます。

図3-3 都市の将来像

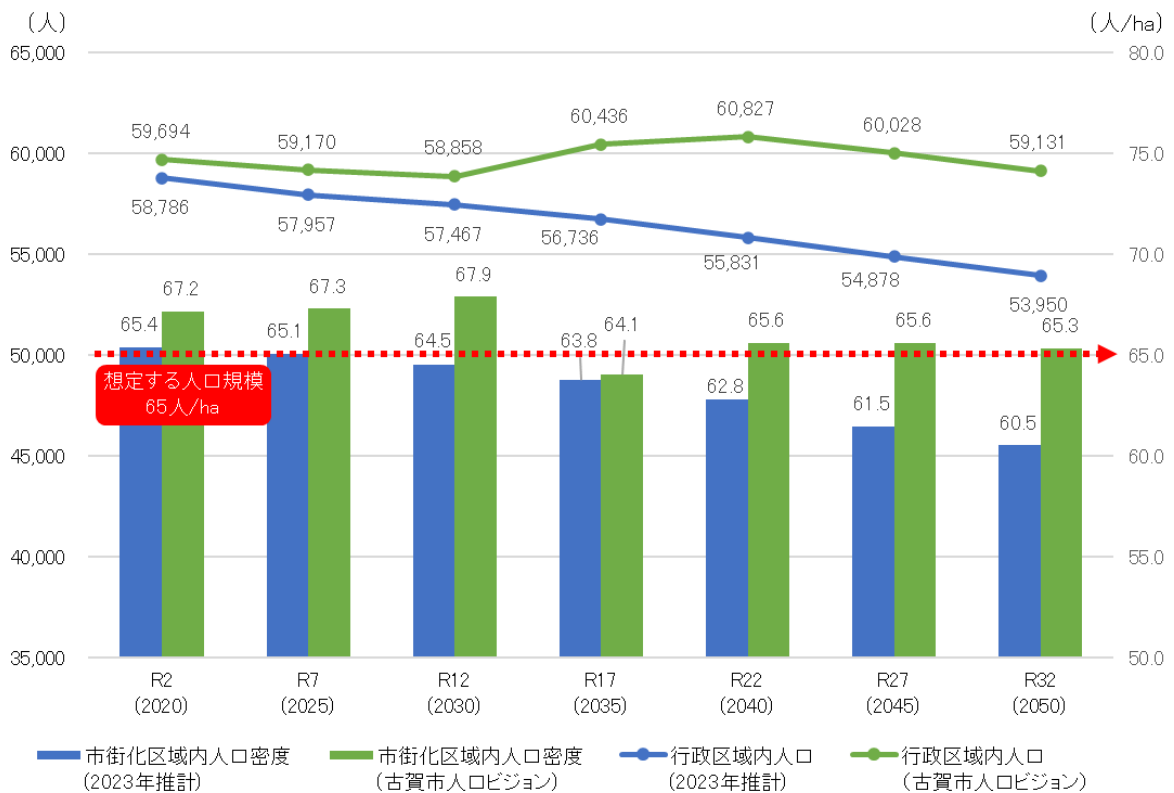


さらに、将来的な人口減少や少子高齢化社会に対応していくために、今後は、新たな道路や上下水道などのインフラ整備を伴う大規模な住宅開発によって市街地を拡張させるのではなく、人口減少や空き家・空き地の増加等を背景とした既成市街地の低密度化により、生活サービス施設の撤退や公共交通サービスの低下等が生じないように、市街地の適切な人口密度の維持・確保をめざしていきます。

このようなことから、想定する人口規模については、「人口密度」に着目することとし、概ね20年後の古賀市において、直近の令和2年国勢調査とほぼ同程度の市街化区域内（工業地域と工業専用地域を除く）人口密度65人/ha以上を維持していくことを想定し、現在の行政運営の効率性を確保しながら生活利便性の維持・向上を図っていきます。

今後、古賀市では、既存住宅の空き家・空き地の流通促進を図るとともに、低・未利用地が目立つJR古賀駅周辺を、利便性と魅力を兼ね備えた質の高い空間に変えることで、市内外からの新たな居住者を呼び込み、市街地の人口密度の確保につなげていきます。

図3-4 将来推計人口



※人口密度の値は、工業地域と工業専用地域の面積を除いて計算しています。

※古賀市人口ビジョンは、現在取り組んでいる居住機能の土地利用転換後の計画人口を加えた場合の将来推計人口です。

※R2の数値はともに実績値であり、古賀市人口ビジョンにおける人口は住民基本台帳ベースとなっているため、国勢調査人口と一致していません。

資料：国勢調査[人口等基本集計]、国立社会保障・人口問題研究所 日本の地域別将来推計人口、古賀市人口ビジョン

4. 部門別の方針

(1) 土地利用の方針

基本的な方向性

① “うみ”と“やま”を保全継承

大都市近郊にありながら豊かな自然環境を有する古賀市の特性を生かし、今後も市民共有の財産である“うみ”と“やま”の自然環境を次世代へ継承していきます。

② “まち”は量の拡大から質の向上へ

“まち”では、環境負荷の低減や人口減少、少子高齢化社会に対応した土地利用を進めるため、都市機能の分散立地や市街地の無秩序な拡大を抑制し、既存の都市基盤を有効活用しながら計画的・効率的に人口集積を図っていきます。また、都市の活力や賑わいを維持・創出するためJR駅を中心とした拠点整備を進め、景観にも配慮した魅力的で利便性の高い市街地の形成をめざしていきます。

③ “さと”はメリハリある土地利用の推進

“さと”では、古賀市の新たな活力と交流を創出するため、有効利用が見込める広域幹線道路沿いの土地は、農業や自然環境に配慮しながら適切な土地利用転換を図っていきます。また、住居と農地との調和に配慮するとともに、工場などとの用途の混在化を防止しながら、営農環境の向上、既存集落のコミュニティを中心とした居住地づくりをめざしていきます。

市街化区域の方針

① 量的拡大から質の高いまちづくりへ

市街化区域は、環境負荷の低減や少子高齢化社会に対応していくため、今後は量的な拡大から、既存施設の有効活用や、誰もが安全かつ快適に利用しやすい施設づくり、既存都市基盤施設の維持・改修など、より質の高いまちづくりを進めていきます。

② 市街地の適切な人口密度の確保

市街化区域の低・未利用地における土地区画整理事業などの面的整備や、JR古賀駅周辺市街地の高度利用による集合住宅の適切な誘導、既存住宅地の空き家・空き地の活用などにより計画的・効率的に人口集積を図ることで、市街地の適切な人口密度を確保し、都市機能が充実したまちづくりを進めていきます。

③ 産業と住環境とのバランスある土地利用

現工業団地周辺に新たな工業用地を拡張することを視野に入れ、企業の理解と協力を得ながら市街地内にある既存工場の移転誘導を促進し、跡地の有効利用により市全体として産業と住環境とのバランスが取れた土地利用をめざしていきます。

④ JR駅を中心とした拠点づくり

通勤や通学、買い物など人の活動の拠り所となるJR駅は、古賀駅を「中心拠点」、千鳥駅及びししぶ駅を「拠点」と位置づけ、アクセス道路など周辺整備を進め交通結節機能の強化を図っていきます。

◆利用区分別の方針◆

①低層住居地域	<ul style="list-style-type: none"> ・各地域に適した建築協定や地区計画などの制度を積極的に推進し、緑化や景観にも配慮した、ゆとりと潤いのある住宅地の形成をめざします。
②低・中高層住居地域	<ul style="list-style-type: none"> ・高さ制限の指定がない第1種住居地域などの住居系地域は、地区計画などにより地域の実情に応じたきめ細かなルールづくりを推進し、周辺の低層住宅地への日照や交通及び景観などに配慮した低・中層住宅の立地誘導を図ります。
③商業地域、中心拠点・拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・JR古賀駅周辺は「中心拠点」として位置づけ、都市的な賑わいと活力ある古賀市の玄関口としての中心市街地の形成を図っていくため、アクセス道路や駅前広場の整備などにより、その機能の向上を図り、景観に配慮しながら個性と特色のある街並みづくりを進めます。 ・JR古賀駅東側は、周辺に立地する企業の理解と協力を得ながら、多様な人々が回遊し、公園を核とした賑わいのある心地よい開かれた駅前空間の創出をめざします。 ・JR古賀駅東口からリーパズプラザまでのエリアを商業系用途地域へ変更し、さまざまな商機能の集積、文化機能の拡充及び多様な利活用ができる駅前広場の整備に取り組みます。 ・JR古賀駅西側は、商業・業務地のほか集合住宅地としての利用価値も高い地域であることから、引き続き土地の高度利用を図るとともに、まちなかへ導く駅前広場の整備の検討を進め、オープンスペースを計画的に配置し、商業と住居との共存による賑わいづくりができるよう取り組みます。 ・JR千鳥駅やJRししぶ駅は「拠点」として位置づけ、地域の実情に応じて生活利便施設などの誘導に取り組みます。
④住居・商業共存地域	<ul style="list-style-type: none"> ・天神・花見地区の国道495号沿線、舞の里地区の国道3号沿線の一部は、住居・商業共存地域に位置づけ、周辺の住宅地との調和や自動車利用への対応、道路景観などに配慮しながら、商業・業務施設や生活利便施設、集合住宅などを誘導します。
⑤住居・商業・工業共存地域	<ul style="list-style-type: none"> ・花鶴丘・庄南地区及び花見東地区の住居・商業・工業が混在している準工業地域は、地区計画等の活用により、地域の特性に応じて用途のすみ分けを行いメリハリのある土地利用を誘導します。
⑥工業・流通地域	<ul style="list-style-type: none"> ・現工業団地と連たんする工業用途の用地拡張をめざし、引き続き工場等の立地を促進します。 ・JR鹿児島本線沿線の工業地域は、立地する企業と連携し、より有効な土地利用を検討します。 ・日吉地区における国道495号沿線の工業専用地域は、周辺環境と調和した用途地域への変更を検討します。
⑦その他	<ul style="list-style-type: none"> ・千鳥ヶ池公園、鹿部山公園、花鶴が浜公園は市街地内の貴重な緑・レクリエーション拠点となっていることから、今後も維持・保全に努めます。 ・西鉄宮地岳線跡地は、歩行者の安全確保や災害時の避難路確保など地域課題の解決に向けて、車道、歩道及び自転車の通行空間整備や憩いの空間形成などに取り組みます。

- | | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none">・今後増加が予想される空き家・空き地は、民間事業者等と連携しながら、適正管理の推進や空き家・空き地バンク等の活用による流通促進を図ります。 |
|--|---|

市街化調整区域の方針

① 豊かな自然環境の保全

市街化調整区域に広く存在する山林、海岸部、河川などの豊かな自然環境は、市民共有の財産として次世代へ継承していきます。

② 良好な営農環境の保全・形成

効率的で高収益をめざす農業に資するため良好な営農環境の維持形成を図り、農地の保全や遊休農地対策に取り組んでいきます。

③ 既存集落の活力維持・回復

少子高齢化などにより活力が低下している市街化調整区域の既存集落は、将来の地域コミュニティ活力維持・回復のため、地区計画や福岡県開発許可条例を活用し、適度な人口を受け入れるための建築規制の緩和を図ります。

人口減少や少子高齢化社会に対応したコンパクトで持続可能なまちづくりを実現させるため、既存集落での活力維持・回復の目的を超えた大規模な住宅開発は見合わせます。

④ 周辺環境と調和した職住近接の都市の発展及び適切な開発誘導

農業との調整を図りながら職住近接のさらなる都市の発展のため、市街化区域または既存集落に近接する住居系の利用価値の高い土地は、人口増加の受け皿となる良好な市街地形成を図るため市街化区域に編入します。また、概ね国道3号から主要地方道筑紫野・古賀線の間や古賀インターチェンジ周辺など広域交通ネットワークを生かせる工業系の利用価値の高い土地は、市街化区域編入や地区計画、開発許可制度の運用等により適切な開発を誘導していきます。

◆利用区分別の方針◆

①集落・居住地域	<ul style="list-style-type: none">・少子高齢化などを背景として地域の活力の低下が顕在化している市街化調整区域の既存集落は、地区計画や福岡県開発許可条例を活用し、適度な人口を受け入れるための建築規制の緩和を図ります。・医療や商業、金融が立地するなど地域の生活の中心となっているエリアを「地域生活拠点」として位置づけ、近隣住民の日常的な買い物等の生活利便施設の存続・拡充に取り組みます。
②農業振興地域	<ul style="list-style-type: none">・集団的に存在する生産性の高い農地は、営農環境の維持を図るとともに、農地が持つ水源涵養や自然環境の保全、災害防止機能などの多面的機能の発揮に支障が生じないよう保全に努めます。・遊休農地は、担い手農家への耕作のあっせんや、農地中間管理事業の活用など、その有効利用を図ります。・都市的な土地利用転換は、広域に連たんする優良農地に分断が生じないよう集団性を確保しながら土地利用の転換をコントロールします。
③農業保全地域	<ul style="list-style-type: none">・生産性の高い優良農地を保全し、農業用施設の計画的な維持管理を行いながら、農業の振興を図ります。

④森林保全地域	<ul style="list-style-type: none"> ・玄海国定公園に指定された白砂青松の海岸線の自然環境と景観の保全に努め、次世代に継承していきます。 ・古賀グリーンパークや海岸松原などは古賀市の貴重な緑・レクリエーション拠点として維持・保全に努めます。
⑤土地利用検討	<ul style="list-style-type: none"> ・青柳迎田地区は、産業の動向を踏まえつつ、現工業団地を拡充させる土地利用と職住近接による人口増加の受け皿となる周辺環境と調和した住居系の土地利用を図るため、市街化区域に編入し土地区画整理事業などによる面的整備に取り組みます。 ・川原於宮町地区は、古賀インターチェンジに近接した利便性を活用した工業系、商業系用途の土地利用を図ります。 ・新久保東地区は、広域幹線道路の結節点を生かし近隣住宅に配慮した商業系の土地利用に取り組みます。 ・新久保南・庄地区は、行政機関がある区域であり、広域幹線道路や市街化区域に面した区域でもあることから、職住近接の市街地形成となるよう住居系、商業系用途の土地利用を図るため、市街化区域に編入し土地区画整理事業などによる面的整備に取り組みます。 ・主要地方道筑紫野・古賀線沿線の久保、庄、新原地区は、沿道サービス施設や地区計画による飲食、小売りなどの小規模店舗及び事務所が立地する土地利用をめざします。 ・土地区画整理事業による面的整備が行われ、既成市街地化した高田美郷地区は、市街化区域への編入に取り組みます。

都市計画区域外の方針

① 豊かな自然環境の保全

都市計画区域外に広く存在する山林、河川などの豊かな自然環境は、市民共有の財産として次世代へ継承していきます。

② 良好な営農環境の保全・形成

効率的で高収益をめざす農業に資するため良好な営農環境の維持形成を図り、農地の保全や遊休農地対策に取り組んでいきます。

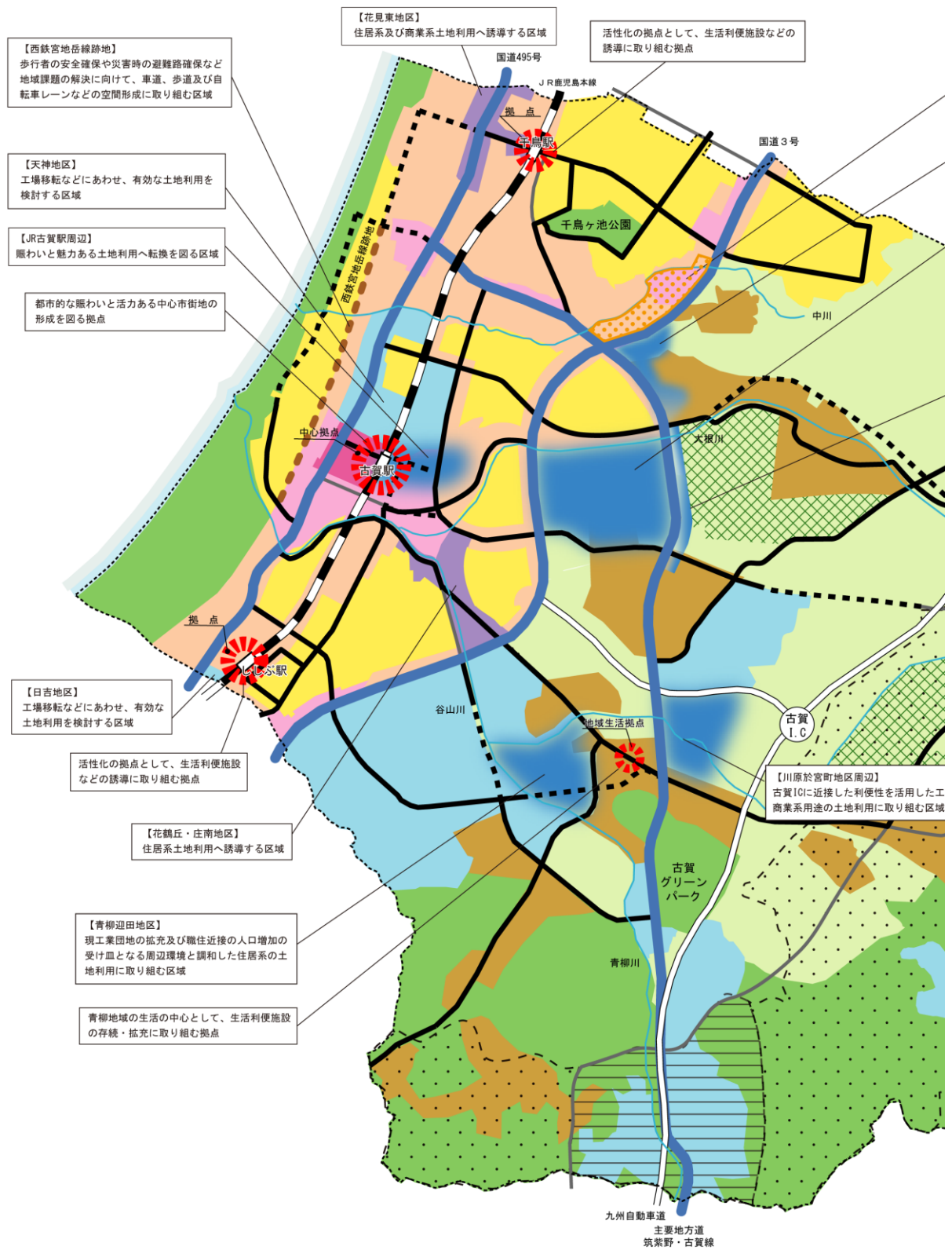
③ 特定用途制限地域の指定に基づく良好な環境の形成・保持

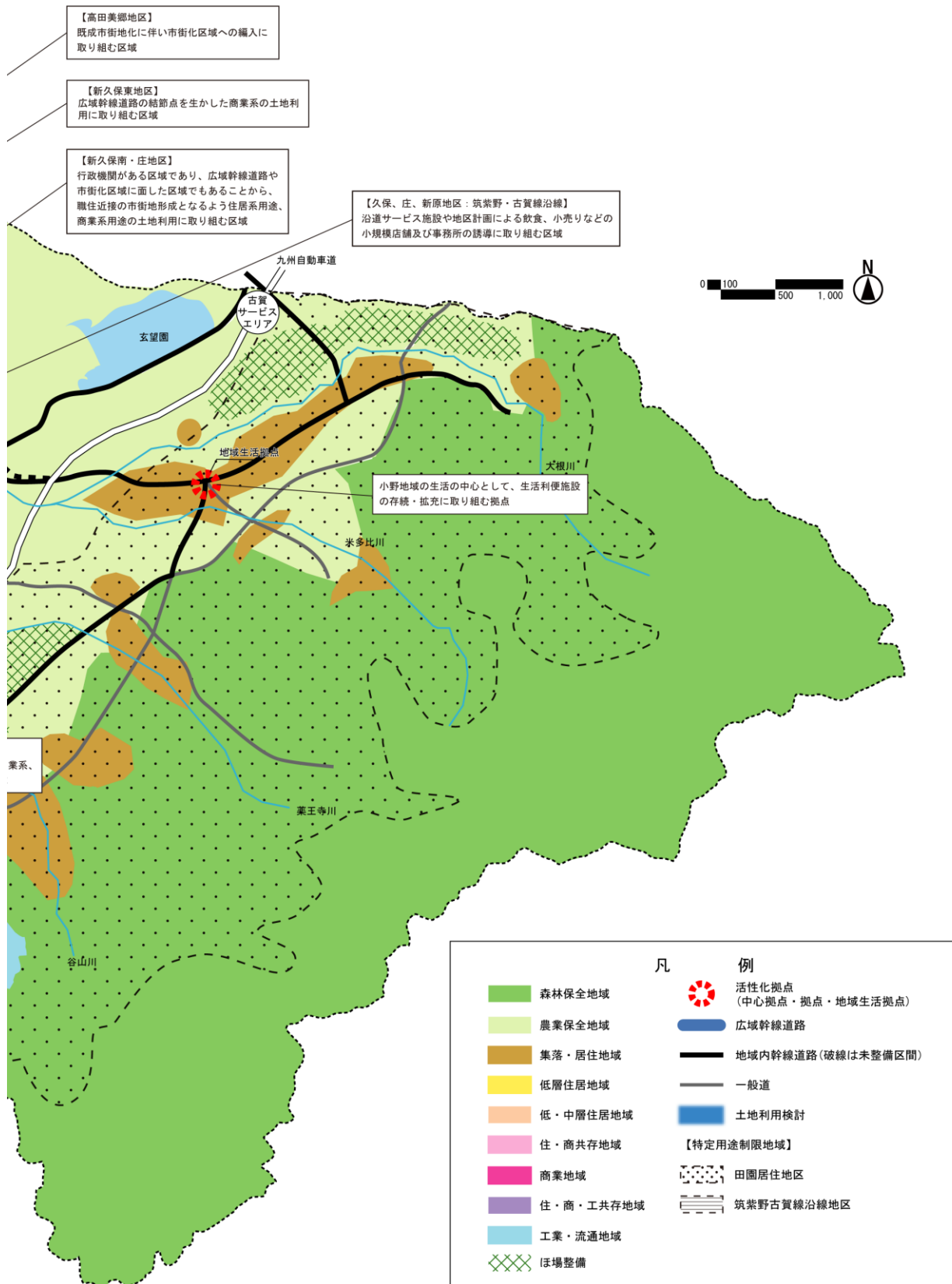
都市計画区域外の準都市計画区域における、山林・農地・住宅と工場・倉庫等の混在の進行を抑制するため、特定用途制限地域の指定に基づき、生活環境を脅かすおそれのある建物等の建築を制限し、安全で安心な土地利用を進める「田園居住地区」や、幹線道路を活用した秩序ある土地利用を進める「筑紫野古賀線沿線地区」など、地域の特性を生かした土地利用により良好な環境の形成を図っていきます。

◆利用区分別の方針◆

①集落・居住地域	<ul style="list-style-type: none">・住環境や営農環境の悪化のおそれのあるミニ開発や資材置き場等は、良好な集落環境の維持・形成のため、適切な指導と規制等により周辺環境と調和のとれた土地利用をめざします。・医療や商業、金融が立地するなど地域の生活の中心となっているエリアを「地域生活拠点」として位置づけ、近隣住民の日常的な買い物等の生活利便施設の存続・拡充に取り組みます。
②農業振興地域	<ul style="list-style-type: none">・集団的に存在する生産性の高い農地は、営農環境の維持を図るとともに、農地が持つ水源涵養や自然環境の保全、災害防止機能などの多面的機能の発揮に支障が生じないように保全に努めます。・遊休農地は、担い手農家への耕作のあっせんや、農地中間管理事業の活用など、その有効利用を図ります。
③農業保全地域	<ul style="list-style-type: none">・田園居住地区に連たんする生産性の高い優良農地を保全し、農業用施設の計画的な維持管理を行いながら、ほ場整備や農道・用排水路整備などの基盤整備を進めます。
③森林保全地域	<ul style="list-style-type: none">・森林が持つ水源かん養や災害防止などの多面的機能が今後も適切に発揮されるよう、多様な主体と連携しながら森林環境の保全・形成を図ります。・小野公園、薬王寺水辺公園などは、古賀市の貴重な緑・レクリエーション拠点として維持・保全に努めます。

図3-5 土地利用方針図





(2) 道路・交通体系の方針

基本的な方向性

① 交通軸の強化

市域の一体的な都市づくりを進めるため、活性化拠点間をつなぐ道路整備や公共交通の充実を図り、交通軸の強化に努めていきます。

② 広域幹線道路と地域内幹線道路の整備

渋滞の緩和、広域又は地域内移動の利便性の向上を図るため、国や県とも協力しながら、広域幹線道路や地域内幹線道路の整備を図っていきます。

③ 全ての人々が安全かつ快適に暮らせるまちづくり

全ての世代が安全かつ快適に暮らせるよう、ユニバーサルデザインに配慮した道路整備や公共交通による移動手段の確保に取り組んでいきます。

④ 既存施設を最大限に有効活用し、効率的な道路整備

限られた財源を有効に活用していくため、将来の需要予測等に基づき、時代の変化に対応した柔軟で効率的な道路整備を進めていきます。

道路・ネットワーク整備の方針

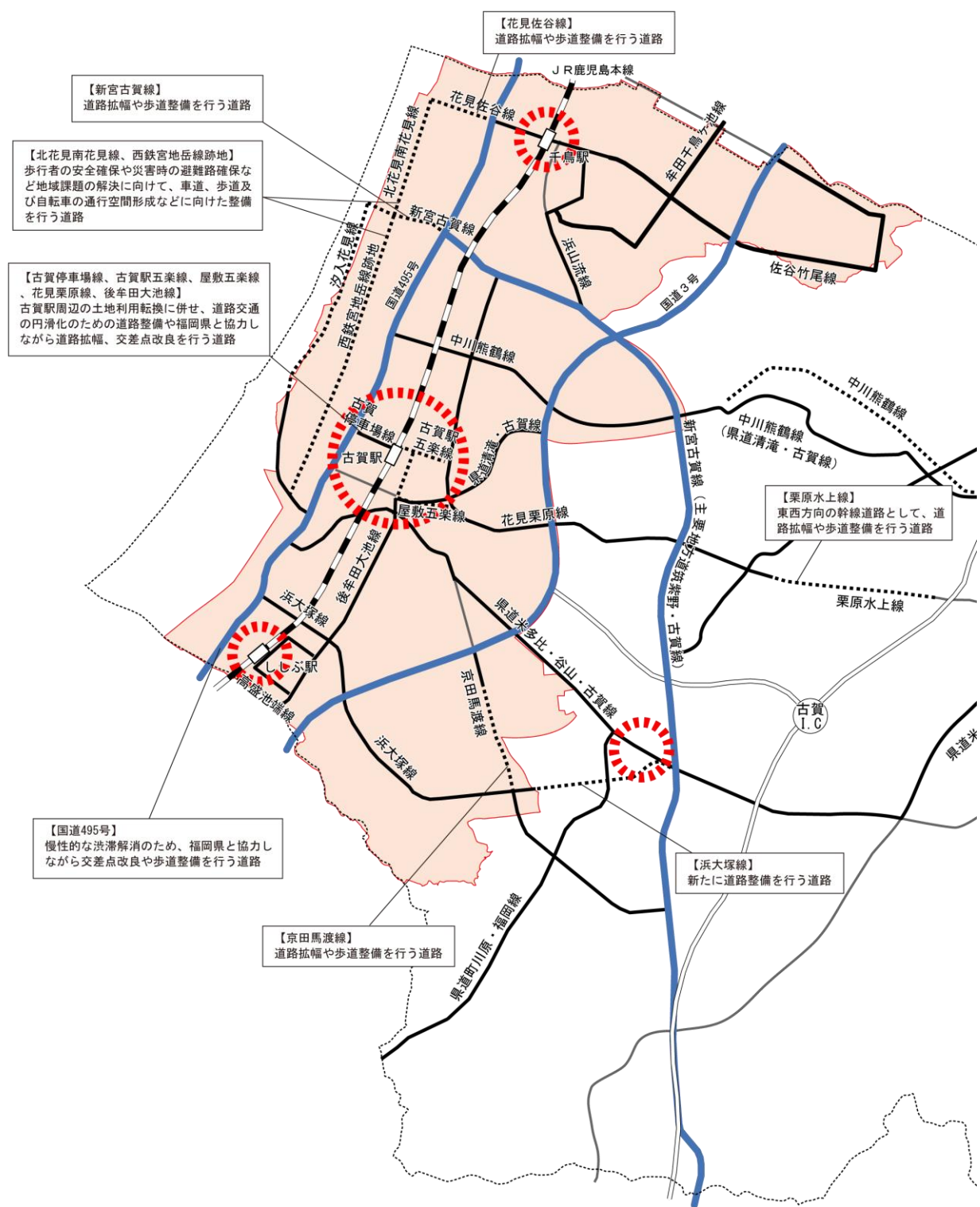
①幹線道路網の整備	<ul style="list-style-type: none">・現道を調査し、優先順位をもって拡幅や交差点改良、歩道設置など整備を進めます。・都市計画道路は、将来需要予測等に基づく必要性や代替道路の状況などを勘案し、適宜見直しを加えながら整備を進めます。・地域内幹線道路の整備により、市域内及び市外との交通の円滑化を図り、整備済区間は今後も安全に配慮しながら適切な維持管理に努めます。・国道 495 号は慢性的な渋滞箇所や歩道の未整備箇所があることから、福岡県と協力しながら交差点改良や歩道整備などを進めます。・J R 古賀駅周辺の道路は、古賀駅東口の土地利用転換に併せ、道路交通の円滑化のための道路整備に努め、福岡県とも協力しながら道路拡幅など計画的な整備を進めます。・都市計画道路栗原水上線、花見佐谷線、北花見南花見線、浜大塚線、京田馬渡線、新宮古賀線は道路新設、道路拡幅及び歩道設置など計画的な整備を進めます。
②生活道路の改善	<ul style="list-style-type: none">・古い既存住宅地で多く見られる幅員 4m未満の狭あい道路は、建築時の敷地後退などにより、拡幅と改良に努めます。・新規開発等による住宅地では、幅員 6m以上の道路の設置を求め、安全か

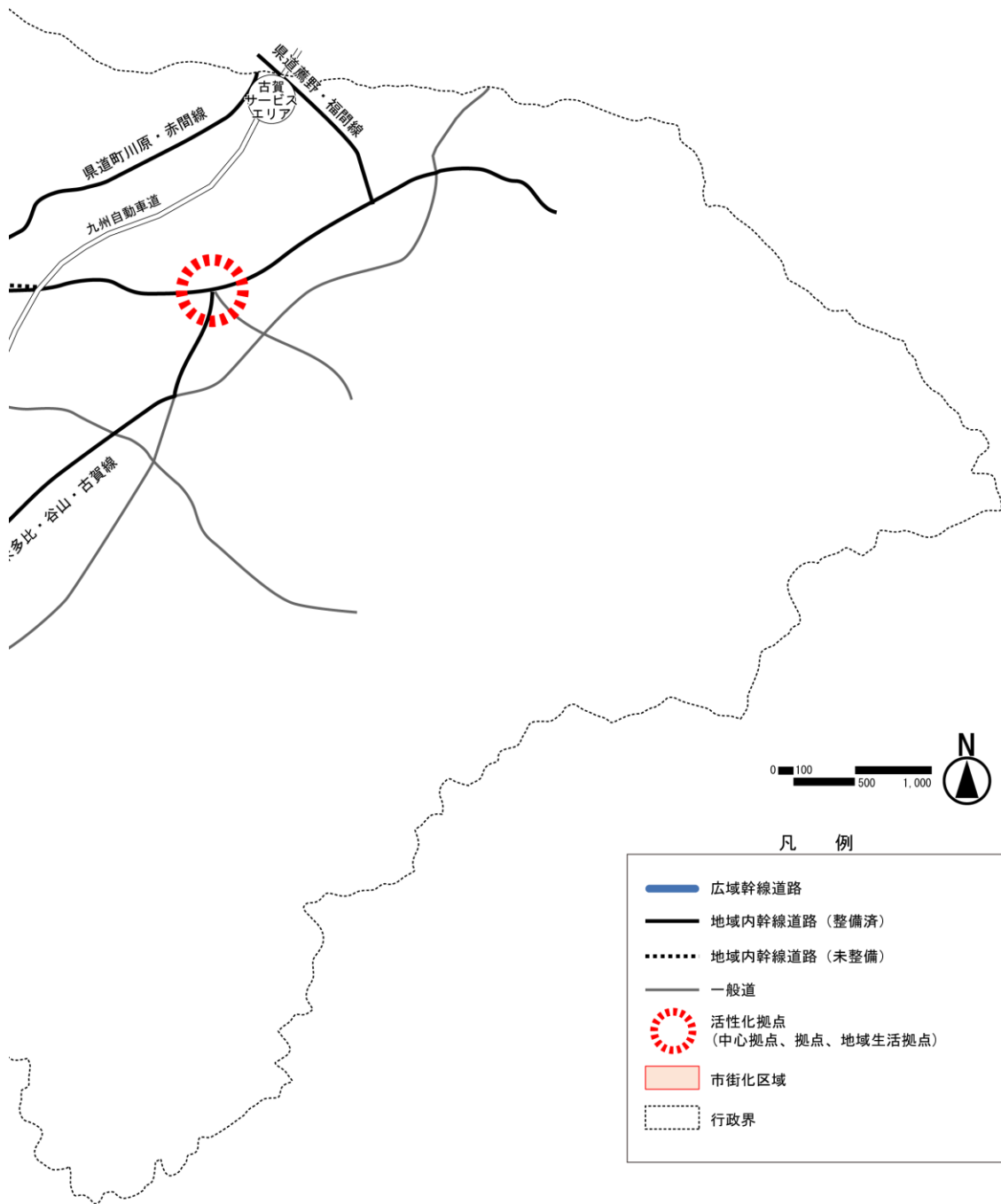
	<p>つ快適な生活空間の確保に取り組みます。</p> <ul style="list-style-type: none"> 西鉄宮地岳線跡地は、歩行者の安全確保や災害時の避難路確保などの地域課題の解決に向けて、車道、歩道及び自転車の通行空間整備や憩いの空間形成などに向けた計画的な整備を進めます。
③ユニバーサルデザインに配慮した道路整備	<ul style="list-style-type: none"> 道路整備、改良においては、誰もが安全かつ快適に利用できるよう、ユニバーサルデザインに配慮します。
④歩行者や自転車に配慮した道路整備	<ul style="list-style-type: none"> 通勤・通学者の多い道路や、公共施設等に接続する道路は、歩道やゾーン30プラスの整備を計画的に進めます。歩道幅員が確保できない場合には、グリーンベルト設置などによる交通事故防止を図ります。 道路を整備するにあたっては、歩行者や自転車が安全に通行できるよう配慮した道路空間の形成に努めます。
⑤遊歩道（歩いてん道など）の維持・整備とネットワーク化	<ul style="list-style-type: none"> 市民の健康増進のため、楽しく歩けるような遊歩道（歩いてん道など）の維持・整備や利用促進を図ります。 これらの遊歩道や既存の歩道などが有機的に連携し、遊歩道のネットワークとなるように努めます。
⑥既存ストックの有効活用	<ul style="list-style-type: none"> 幹線道路で渋滞が発生している交差点は、右折レーンの設置など計画的な改良整備を行い、渋滞の緩和に努めます。 老朽化が進んでいる道路や橋梁は、ライフサイクルコストを考慮しながら計画的な維持補修に努め、安全性の確保や施設の長寿命化に努めます。
⑦都市計画道路の検証	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路は、将来需要予測等に基づく必要性や実現性及び道路整備のコストの観点から検証を行います。

公共交通・ネットワーク整備の方針

①JR駅周辺の整備	<ul style="list-style-type: none"> JR駅へのアクセス強化、利便性の向上を図るため、接続道路や駅前広場などの整備を進めます。
②公共交通ネットワークの充実	<ul style="list-style-type: none"> 地域の実情に応じた持続可能な公共交通ネットワークの形成に向けた取組を推進します。 移動ニーズに対応する公共交通サービスの充実を図ります。

図3-6 道路計画方針図





(3) 上下水道の方針

基本的な方向性

① 上水道の安定的な供給

上水道の安定的な供給を図るため、老朽施設の更新及び耐震化事業を計画的に進めていきます。

② 下水道等事業の推進

快適な都市生活の確保と河川など公共用水域の水質環境を保全するため、今後も土地利用の状況と経済性を勘案しながら、公共下水道事業や農業集落排水事業、合併処理浄化槽による汚水処理の普及に努めます。また、老朽施設の適切な維持管理、更新及び耐震化を計画的に進めていきます。

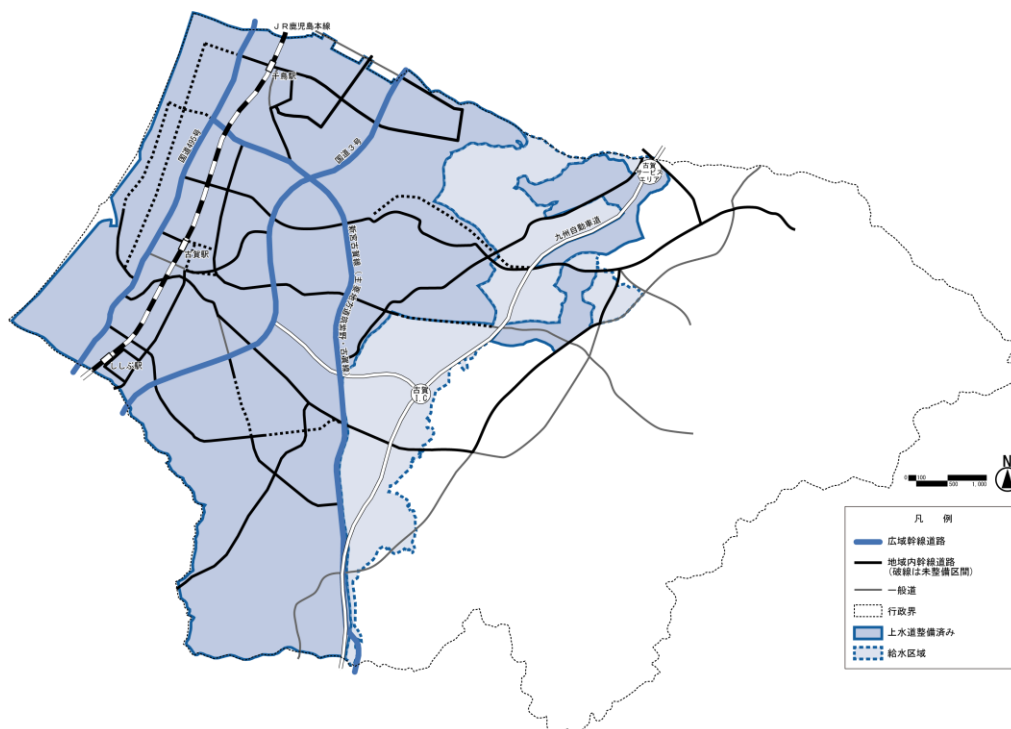
③ 持続可能な上下水道事業の継続に向けた検討

人口減少等社会情勢の変化を踏まえた持続可能な上下水道事業を運営し継続していくために、効率的かつ効果的な手法や手段等の検討を進めていきます。

上水道整備の方針

① 安定的な上水道の供給	・安全で安定的な上水道の供給を図るため、水源の維持・確保に努めるとともに、老朽施設の更新及び耐震化を計画的に進めます。
② 水源かん養林の保全・育成	・市東部から南部にかけてのまとまりのある森林地域は、水源かん養林として、保全・育成を図ります。

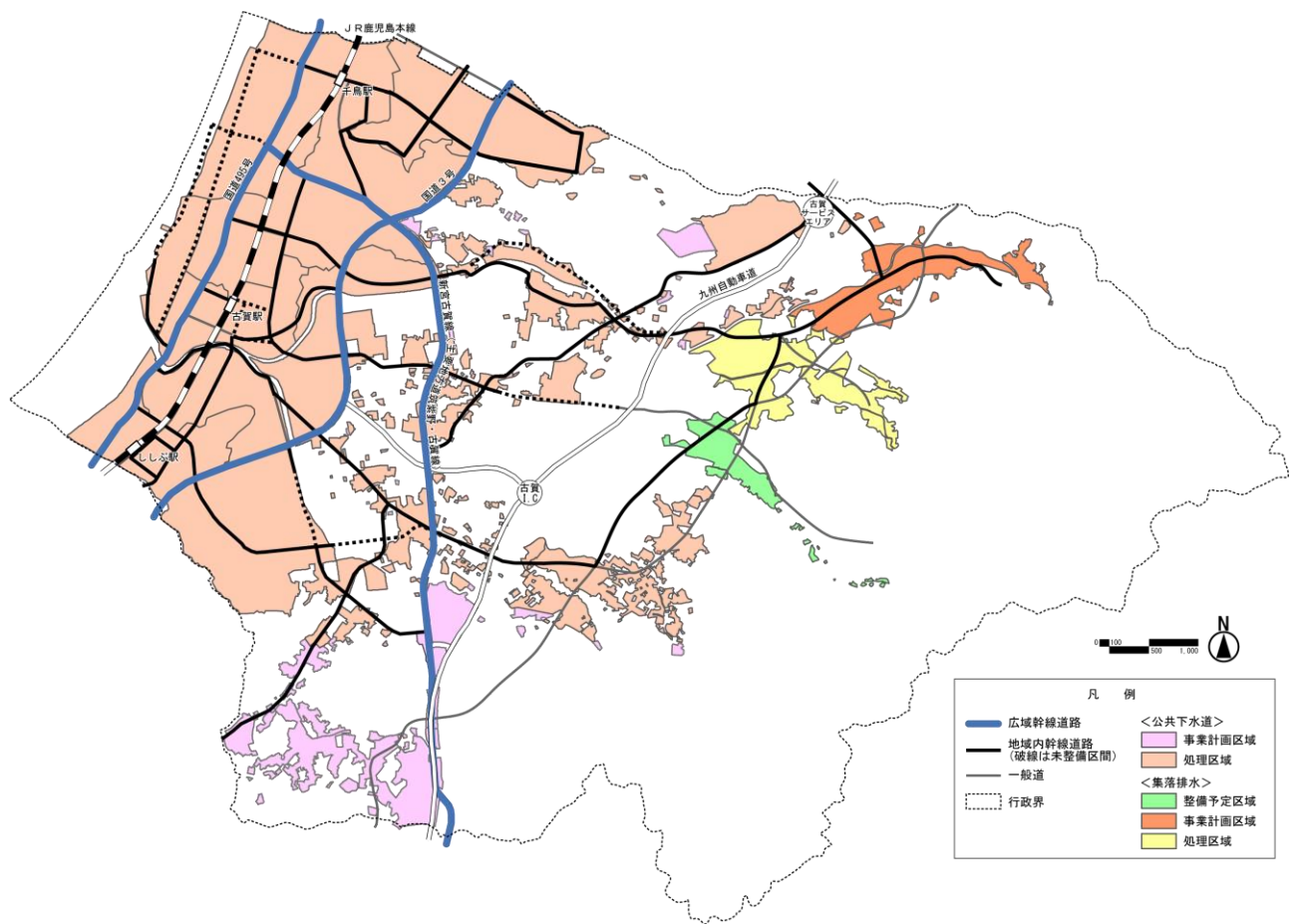
図3-7 上水道整備計画区域



下水道整備の方針

<p>①公共下水道事業の計画的な整備</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・快適な都市生活の確保や公共用水域の水質保全のため、公共下水道事業計画区域内の整備を推進し、古賀水再生センターやポンプ施設、管路の更新及び耐震化を計画的に行います。 ・新規の設備投資から維持管理にかかるライフサイクルコストを踏まえ、効率的かつ効果的に事業を実施するための事業マネジメントの実施や、地域の特性に応じた最適な整備手法や区域の見直し等を検討します。
<p>②農業集落排水事業や合併処理浄化槽による汚水処理人口普及率の向上</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・公共下水道事業計画区域外では、地域の特性に合わせて、農業集落排水事業や合併処理浄化槽による汚水処理人口普及率の向上に努めます。
<p>③水洗化率の向上</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・水洗便所改造奨励金制度により、供用開始後の速やかな水洗化を促進します。

図3-8 下水道事業計画区域



(4) 自然環境、公園・緑地の方針

基本的な方向性

① 自然環境の保全

白砂青松の海岸部、里山、神社仏閣周辺の緑地、水源かん養や温室効果ガス吸収源の機能を果たしている森林などは、保全に努めていきます。

② 既存公園の検証と新たな魅力創出に向けた公園機能の集約及び再整備

既存公園は、地域ニーズや公園の配置状況を踏まえ、公園機能の分担や特化等による見直しを行うとともに、「観光・運動・ワンヘルス」をテーマに掲げ、新たな魅力創出に向けた公園機能の集約及び再整備を進めていきます。

③ 公園・緑地の適切な維持管理

都市空間にゆとりと付加価値をもたらす公園・緑地は、自然とのふれあい、健康増進の場、休養や遊び、コミュニティ活動など市民のさまざまな活動の場として利用できるよう、適切な維持管理に努めていきます。

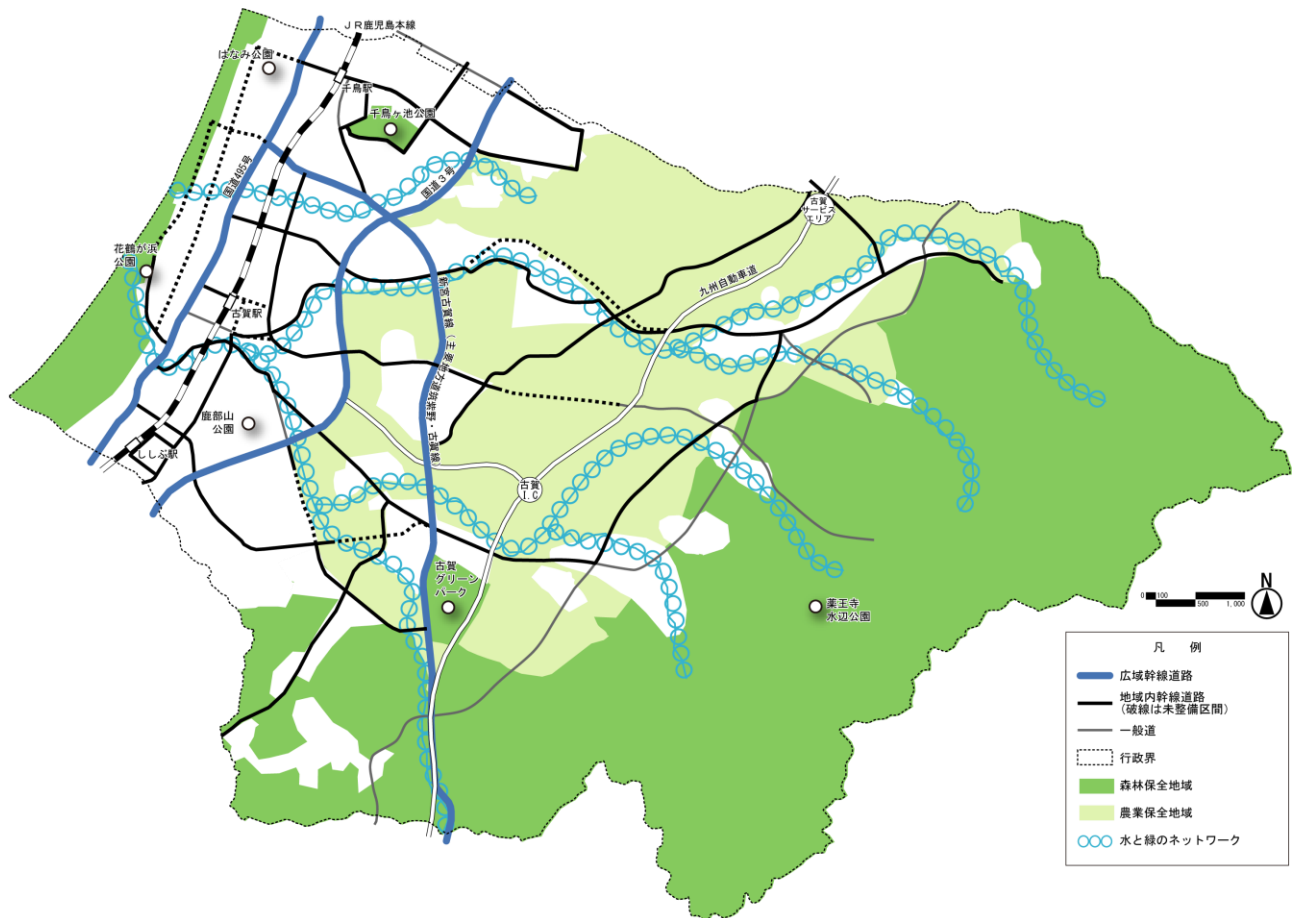
自然環境の保全・活用の方針

① 海岸部の保全	・海岸部の松林は、風害や潮害、飛砂から建物などを守る防風林として重要な役割を果たしていることから、今後も地域の理解と協力のもと維持・保全に努めます。
② 森林地域の保全	・森林地域の水源かん養や温室効果ガス吸収源などの多面的機能や自然景観を保つため、その重要性について市民の関心を高め、今後も維持・保全に努めます。
③ 身近な緑の保全	・里山、神社仏閣周辺の緑地空間は、地域の貴重な財産として地域の理解と協力のもと、その維持・保全に努めます。 ・古賀グリーンパーク、薬王寺水辺公園、花鶴が浜公園、鹿部山公園など自然を生かした公園は、市民や事業者とともに保全・育成に努めます。
④ 水辺環境の保全	・市民が水に親しみ、ふれあう機会が創出できるよう、生態系にも配慮したビオトープなど水辺空間の適切な維持・保全を行います。
⑤ 水と緑のネットワークの保全	・水と緑のネットワークの主要軸となる大根川や青柳川などの河川敷を、親水空間として適切な維持・保全を行います。

公園・緑地の整備の方針

① 身近な公園・緑地の整備	<ul style="list-style-type: none"> 市街化区域において公園が不足している地域は、地域住民と協議しながら、公園・緑地の整備を進めます。
② 既存公園・緑地の維持保全・管理	<ul style="list-style-type: none"> 自然とのふれあいを創出する貴重な緑空間や健康増進の場として整備した古賀グリーンパーク、薬王寺水辺公園、千鳥ヶ池公園、鹿部山公園、花鶴が浜公園、はなみ公園をはじめ都市公園では、市民のさまざまな活動の場として利用できるよう、適切な維持・保全及び管理に努めます。 その他既存公園・緑地は、地域の理解と協力のもと適切な維持管理に努めます。
③ 既存公園の検証、集約・再編、再整備	<ul style="list-style-type: none"> 小規模な公園は、地域ニーズや公園の配置状況を踏まえ、集約・再編等を検討します。 公園の再整備にあたっては、「観光・運動・ワンヘルス」をテーマに、新たな魅力創出に向けて整備を進めていきます。

図3-9 自然環境、公園・緑地の方針図



(5) 景観形成の方針

基本的な方向性

① 自然景観や歴史的な景観の保全

犬鳴山系の山々、里山、白砂青松の海岸線、河川などの自然景観や、古くからの建築物、神社仏閣など歴史的な景観を維持・保全し、市民共通の財産として次世代に継承していきます。

② 都市としての賑わいとバランスある良好な市街地景観の形成

都市の発展とともに形成されてきた現在の市街地景観との調和を図ることで、良好な景観の形成を進めるとともに、商業地はその特性を踏まえ、都市としての賑わいとバランスを図った景観形成に努めていきます。

③ 主要幹線道路沿いの良好な景観形成

国道3号、国道495号、主要地方道筑紫野・古賀線の沿線は、景観上、古賀市を印象づける重要なエリアであることから、周辺の景観と調和した良好な沿道景観の形成を図っていきます。

景観形成の方針

① 自然景観の維持・保全	<ul style="list-style-type: none"> 市域東部の緑深き犬鳴山系の山々、里山、白砂青松の海岸部、犬鳴山系から玄界灘に注ぐ河川は、古賀市の自然豊かなイメージを形成する重要な景観であることから、将来にわたって故郷としてのイメージを残し、次世代に伝えていくため、これらの自然景観の維持・保全に努めます。
② 歴史的景観の維持・保全	<ul style="list-style-type: none"> 歴史のある建造物や神社仏閣などは、古賀市の歴史を表す景観として、維持・保全に努めます。
③ 良好な市街地景観	<ul style="list-style-type: none"> 建築物の壁面の色彩や屋外広告物の規格等の適切な規制を行い、周辺の景観と調和した良好な市街地景観の形成を図ります。 JR古賀駅を中心とする商業地では、都市的な賑わいとバランスを図りながら歩いて回遊できる空間や憩いの場づくりに努め、古賀市の顔となる景観を誘導します。 市街地の大半を占める住宅地は、地区計画や景観協定などの地域住民による自主的なルールづくりを支援することにより、建物や外構デザインのルールづくりや生け垣・敷地内緑化などを推進し、良好な景観の形成を誘導します。 国道3号、国道495号及び主要地方道筑紫野・古賀線の広域幹線道路沿道は、建築物の壁面の色彩や屋外広告物の規格等の適切な規制を行うとともに、違法看板の撤去を行い、良好な沿道景観の形成を図ります。 無電柱化の推進に関する法律に基づき、電線類を地中化することで、美しい街並みの形成を進め、都市景観の向上を図ります。
④ 景観に配慮した公共事業の推進	<ul style="list-style-type: none"> 街並みの景観形成に影響が大きく、先導的役割を果たすべき道路や公共建築物などは、色彩や意匠など周辺の景観に配慮した整備を行います。

※詳しくは平成31(2019)年3月策定の「古賀市景観計画」を参照ください。

(6) 都市防災・防犯の方針

基本的な方向性

① 安全安心な都市づくりの推進

安全安心な都市生活を営んでいくため、地震や台風などによる自然災害の被害を最小限に抑えるような都市づくりに努めていきます。

② 国・県・他自治体との連携を図った防災体制の整備

日ごろからの市民の防災意識を高めるとともに、国・県・他自治体と連携した防災体制の整備を図っていきます。

③ 「防犯のまちづくり」の推進

市民と地域、行政が一体となった取組に合わせて、防犯の視点を加えた都市環境の整備を行い、犯罪のない安全で安心して暮らせる「防犯のまちづくり」をめざしていきます。

都市防災の方針

①安全な住宅地の形成	<ul style="list-style-type: none"> ・狭あい道路が多く分布する古い住宅地や既存集落では、火災時における延焼の防止や消防活動の円滑化のため、道路の拡幅や交差点部の隅切りを進めます。 ・消火栓や防火水槽の整備を進めるとともに、延焼防止のために適切な位置への緑地整備を進めます。 ・災害時の電柱倒壊や電線切断等により発生する事故や停電、通信インフラの被害を防ぐとともに、緊急車両の通行や避難路を確保するため、無電柱化を推進します。
②オープンスペースの整備	<ul style="list-style-type: none"> ・災害時における避難場所や緩衝地としての機能を備えた公園や広場などのオープンスペースの適切な配置と維持管理に努めます。
③治山・治水の強化	<ul style="list-style-type: none"> ・保安林指定などにより、山地崩壊や地滑りなどの災害防止に努めます。 ・河川の氾濫を防止するため、危険箇所は自然環境にも配慮しながら、護岸工事など必要な河川整備を進めます。
④避難・救援体制の強化	<ul style="list-style-type: none"> ・被災時の備蓄資材や緊急時の防災行政無線、SNS等情報伝達手段の充実を図り、自助・共助による防災力向上のため、住民への啓発に努めます。 ・道路に面しているブロック塀は、地震時の倒壊による被害防止や避難経路の確保を図るため、所有者や管理者に対し適切な管理、点検の啓発に努め、倒壊のおそれがあるブロック塀は、撤去、改修をするよう促します。

防犯の方針

①防犯の視点を加えた都市環境整備	<ul style="list-style-type: none"> ・道路や公園などの公共施設は、樹木の配置や隅切りなどに配慮し、安全な見通しを確保するなど、防犯の視点を加えた環境整備に努めます。 ・地域や学校と協議しながら、通学路などの危険箇所を把握し対策に努めます。
------------------	--

第4章 実現に向けて

1. 市民、事業者、行政との共働による都市づくり
2. 都市づくりの総合的な施策の推進
3. 都市づくり手法等の活用
4. 都市計画マスタープランの見直し

第4章 実現に向けて

本マスタープランは、古賀市のまちづくりの最上位計画である「古賀市総合計画」などの上位計画に即し、将来の都市像の実現に向けた基本的な方針を示すものです。

市では今後、本マスタープランに基づき、取り組むべき課題などを市民、事業者とともに共通認識し、それぞれの役割を担いつつ、お互いが連携しながら、共働による都市づくりを進めていくこととします。

1. 市民、事業者、行政との共働による都市づくり

- ・都市の将来像を踏まえ、多様化、高度化した都市づくりのニーズに対してきめ細やかに対応していくためには、市民、事業者、行政がそれぞれの役割を果たすとともに、お互いが連携し合いながら、共働による都市づくりを進めていくことが必要です。

(市民の役割)

- ・都市づくりを進めていくためには、法的な規制だけに頼るのではなく、市民一人ひとりの自覚とマナー向上の意識づくりも必要です。また、地域で実施できることは地域で取り組むことも重要です。
- ・市民は自らが居住する地域をより良い地域とするため、地域の住民同士の連携意識を高め、都市づくりに関心を持ち、主体的に関わるよう努めることが求められます。
- ・行政が進める都市計画や事業に対して関心を持ち、主な計画や事業に対しては積極的に参加、参画するよう努めることが求められます。

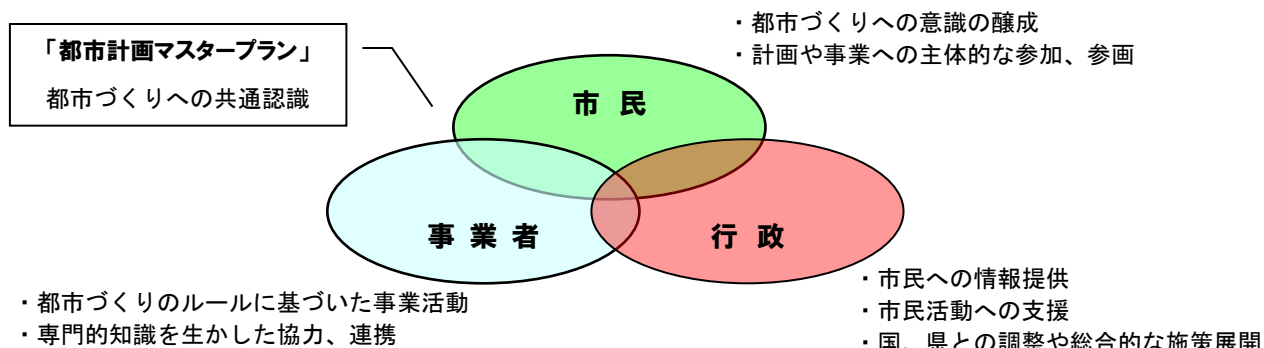
(事業者の役割)

- ・事業者は、市のめざす将来像や地域づくりを理解し、決められた都市づくりのルールに基づいて事業活動を実施するよう努めることが求められます。
- ・事業者は、事業活動に伴う専門的な知識を生かし、市民や行政と連携・協力しながら、より良い都市づくりへ協力するよう努めることが求められます。

(行政の役割)

- ・本マスタープランに基づき、費用対効果やライフサイクルコストにも十分配慮しながら計画的に事業の推進を図ります。
- ・市民主体の都市づくりを推進していくため、市民への積極的な情報の提供に努め、市民の参加・参画を求めるとともに、市民活動への支援を行います。
- ・国、県、関係機関との連携や調整を図り、総合的な事業の推進を図ります。

図5-1 市民、事業者、行政との共働による都市づくり



2. 都市づくりの総合的な施策の推進

- ・古賀市が抱える課題を解決し、都市の将来像を実現していくためには、都市計画関連の制度や施策だけでは対応できません。商工業、農林業、環境、防災、地域コミュニティ等、各種関連施策との連携を図り、都市づくりを総合的に推進していく必要があります。このため、国・県・関係機関との調整はもとより、関係各課との横断的な庁内体制の充実を図るとともに、必要に応じて事業プロジェクトごとの体制づくりを進めます。

3. 都市づくり手法等の活用

- ・都市の将来像を実現するため、本マスタープランに基づき、区域区分、用途地域、都市計画道路、都市計画公園、地区計画など、都市計画の制度や事業の適切な活用を図ります。
- ・主体的な都市づくりの機運の熟度が高い地域は、地区計画や建築協定など地域の特性や住民合意の状況に応じたルールづくりを支援します。

4. 都市計画マスタープランの見直し

- ・古賀市総合計画など上位計画との整合や、おおむね5年ごとに実施する都市計画法第6条に規定する都市計画基礎調査の結果による現況及び将来の見通しを把握し、社会・経済情勢の変化に柔軟に対応するため、必要に応じて見直しを行います。

参考資料

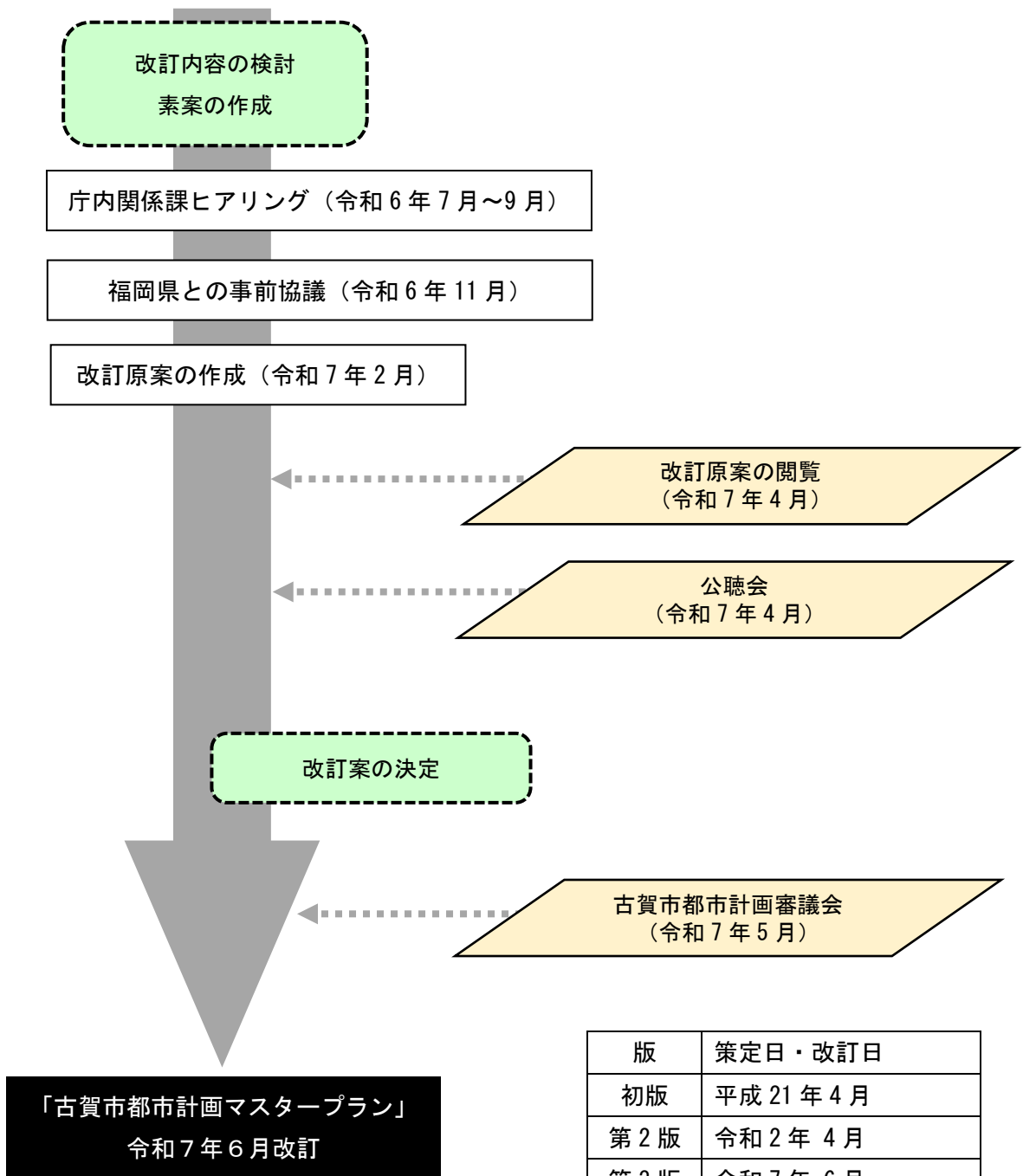
1. プラン改訂の取組状況
2. 市民アンケート
3. 上位計画
4. 用語の解説（五十音順）

参考資料

1. プラン改訂の取組状況

本マスタープランは、令和6（2024）年度に行った改訂原案の閲覧や公聴会及び古賀市都市計画審議会への諮問など、市民や関係各所の意見を参考としながら、令和7（2025）年6月に改訂しました。

■プラン改訂の取組状況



2. 市民アンケート

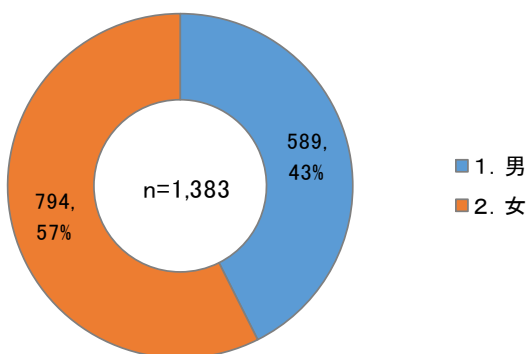
市民アンケート実施概要

[調査時期]	平成30年8月～9月
[調査対象]	一般(18歳以上)の市民5,000人を無作為抽出
[有効回収数]	一般(18歳以上)の市民1,900票
[有効回収率]	一般(18歳以上)の市民38.0%

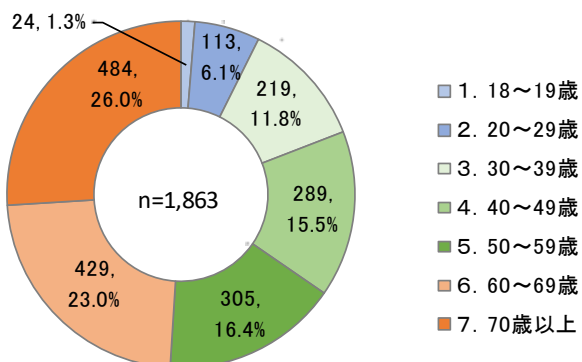
(1) 回答者の属性

問1 次の各項目について該当するものを1つだけ選び、番号に○印をつけてください。

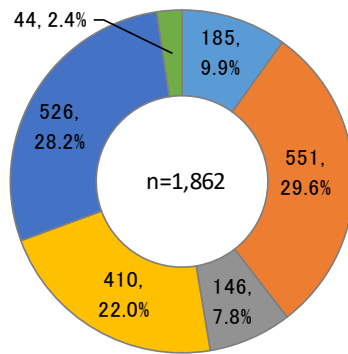
①性別



②年齢

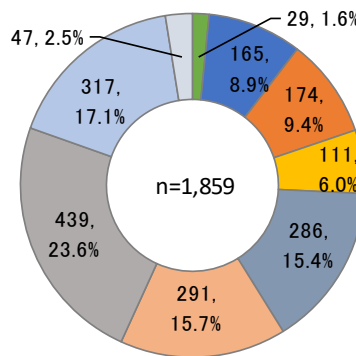


③同居している家族構成



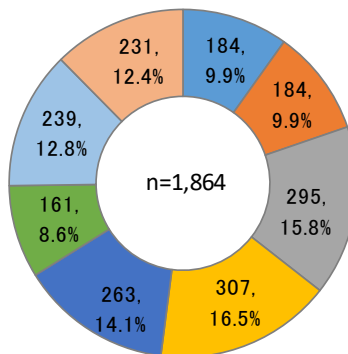
- 1. 単身(一人暮らし)
- 2. 夫婦のみ
- 3. 三世帯同居(親と子と孫)
- 4. 二世帯同居(親と子) ※下の子が18歳未満
- 5. 二世帯同居(親と子) ※下の子が18歳以上
- 6. その他

④職業



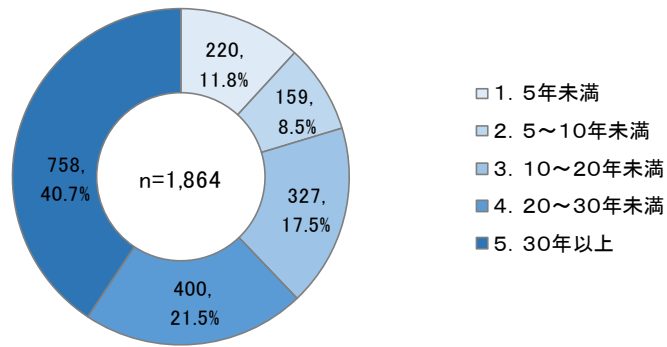
- 1. 農林漁業
- 2. 製造業・建設業
- 3. 商業・観光・サービス業
- 4. 公務・団体等勤務
- 5. その他の職業
- 6. パート・アルバイト
- 7. 仕事はしていない
- 8. 家事専業
- 9. 学生

⑤居住地区(小学校区)

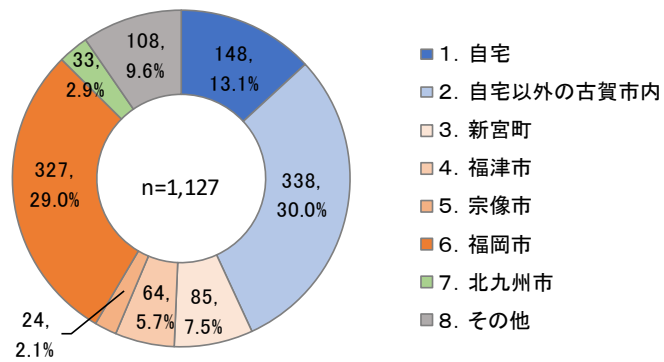


- 1. 青柳小学校区
- 2. 小野小学校区
- 3. 古賀東小学校区
- 4. 古賀西小学校区
- 5. 花鶴小学校区
- 6. 千鳥小学校区
- 7. 花見小学校区
- 8. 舞の里小学校区

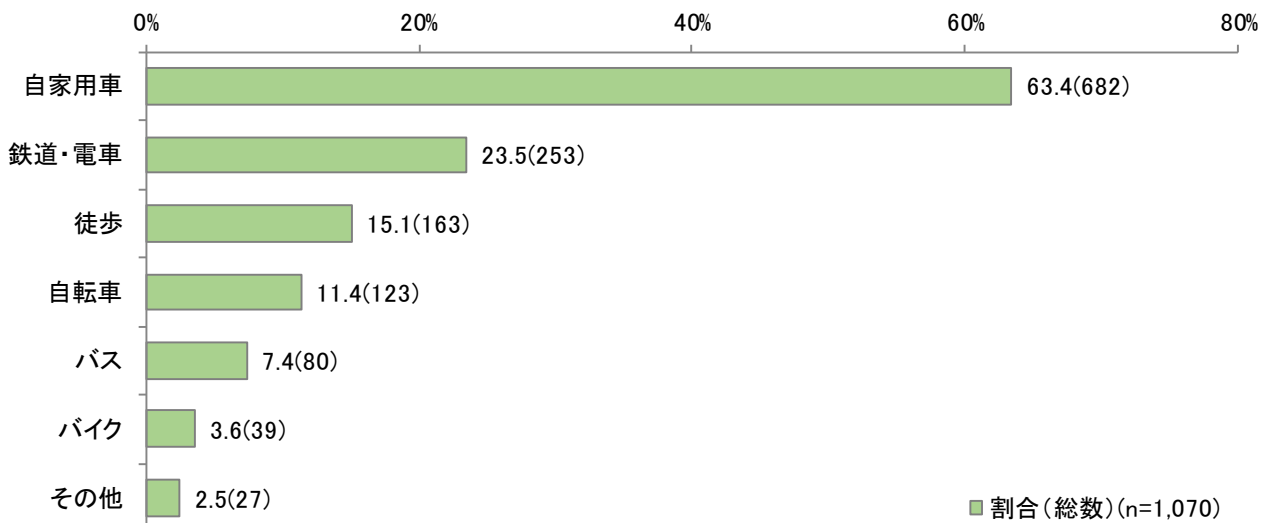
⑥古賀市での居住年数



⑦通勤・通学先

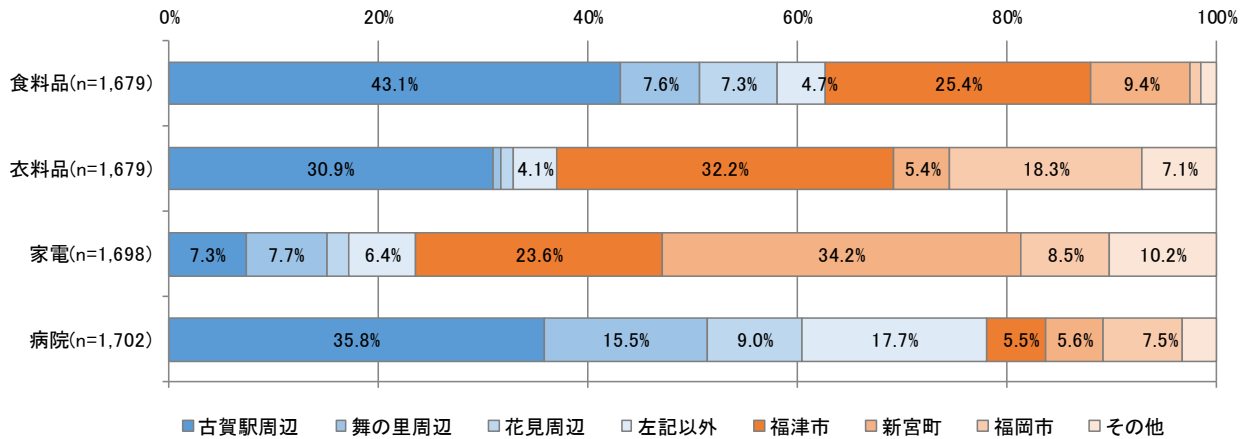


⑧通勤・通学手段 ※複数回答

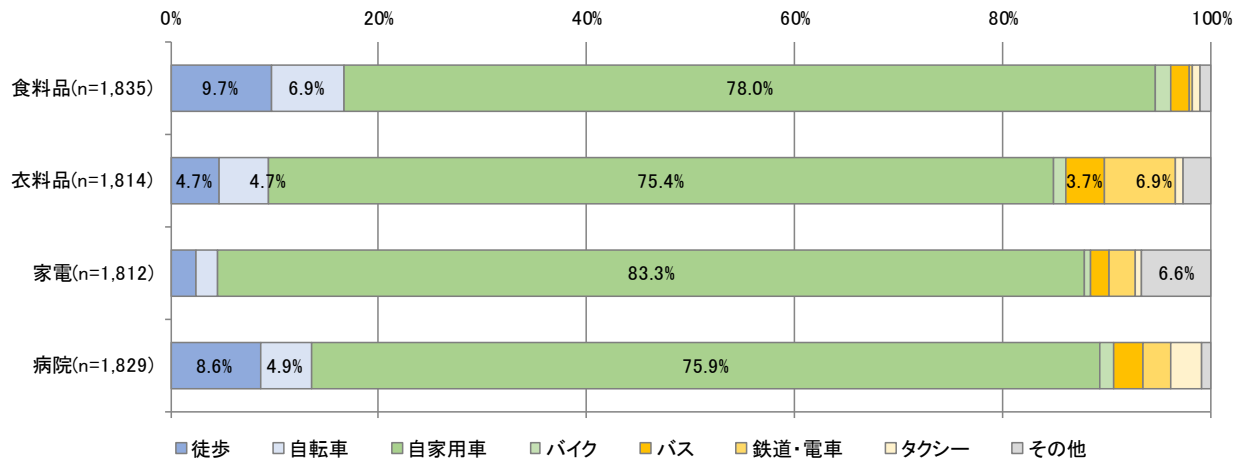


問2 次に掲げる項目について、それぞれどこのお店または病院を利用しますか。また、その際の交通手段は何を利用しますか。主な場所と交通手段について、それぞれ該当するものを1つだけ選び、番号に○印をつけてください。

【主な場所】



【主な交通手段】

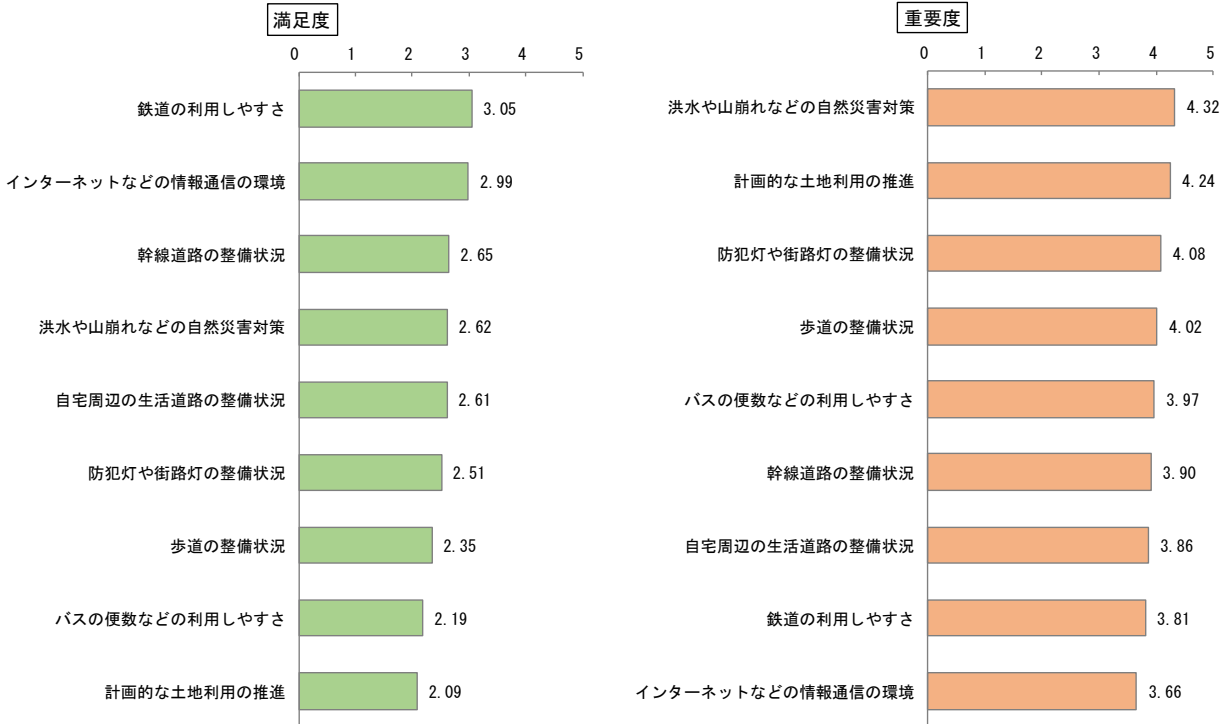


(2) 現在の満足度・将来の重要度

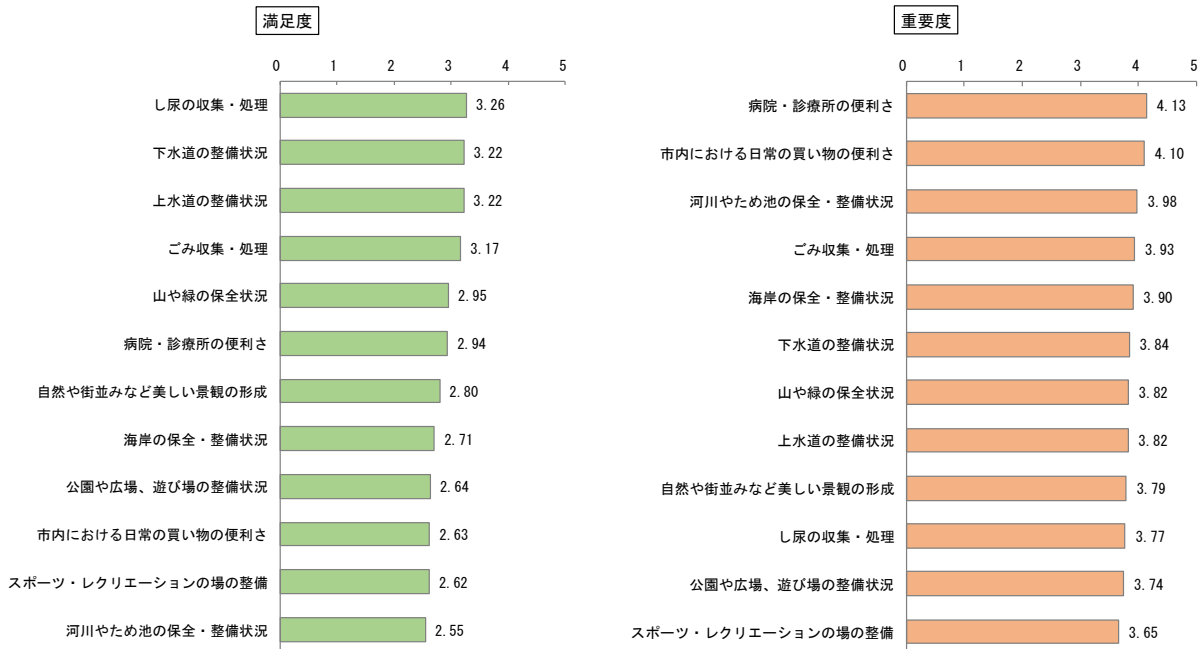
問3 古賀市における、次に掲げる各項目について、どのように感じていますか。現在の満足度・将来の重要度について、それぞれ該当するものを1つだけ選び、番号に○印をつけてください。

※満足度は、「満足」+5、「やや満足」+4、「普通」+3、「やや不満」+2、「不満」+1として加重平均して算出した指数。

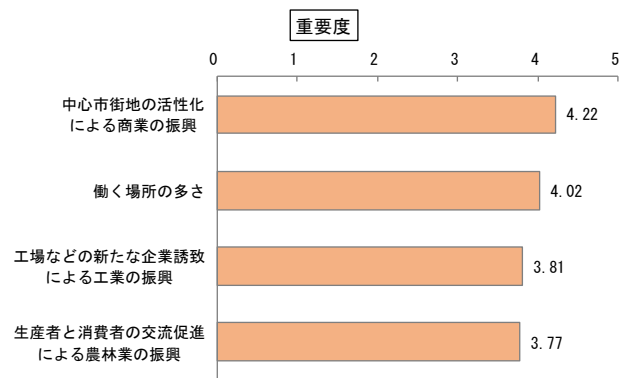
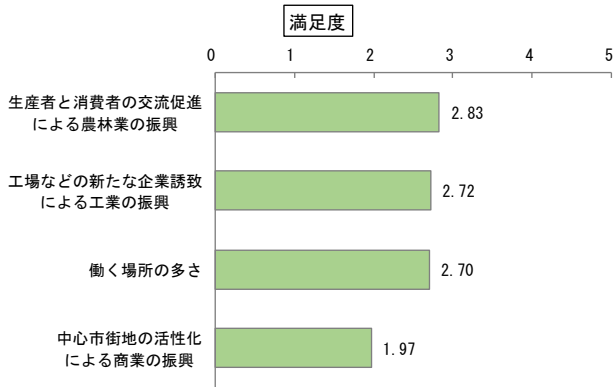
【都市基盤の整備】



【生活環境の整備】

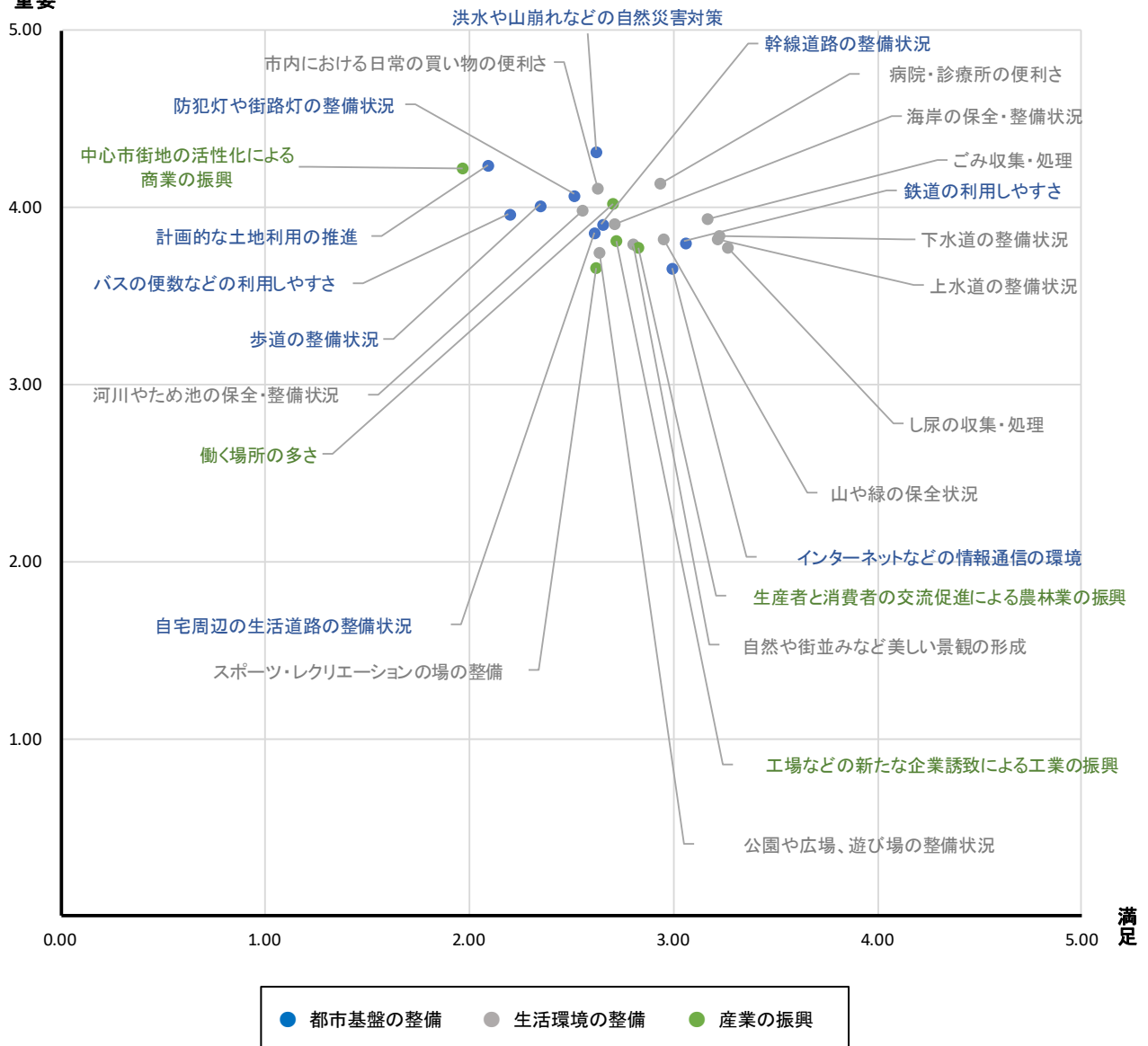


【産業の振興】



【全体】

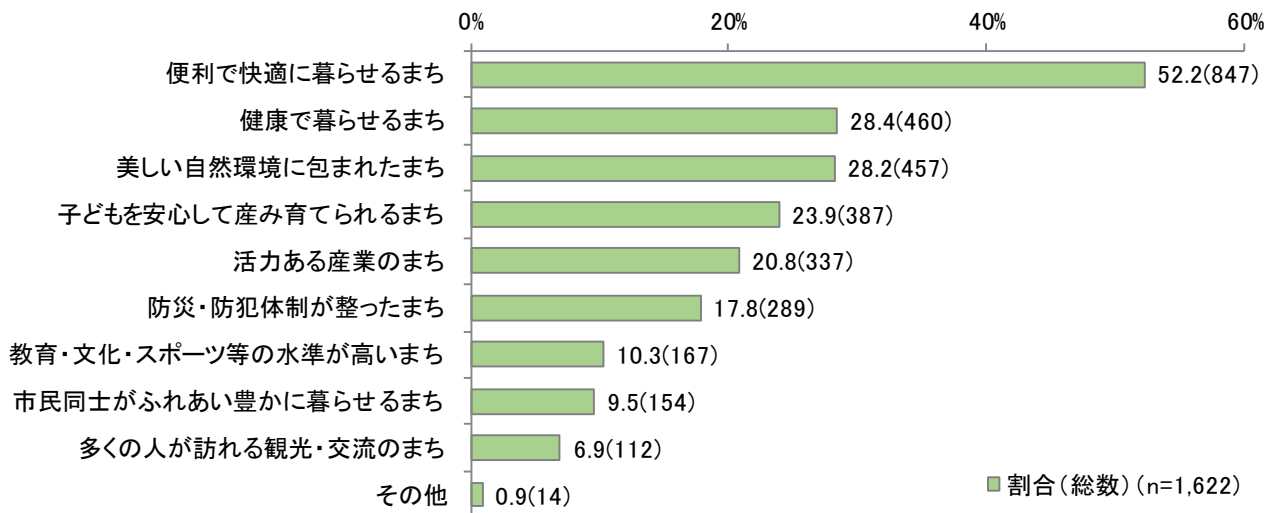
重要



(3) 古賀市の将来のあり方

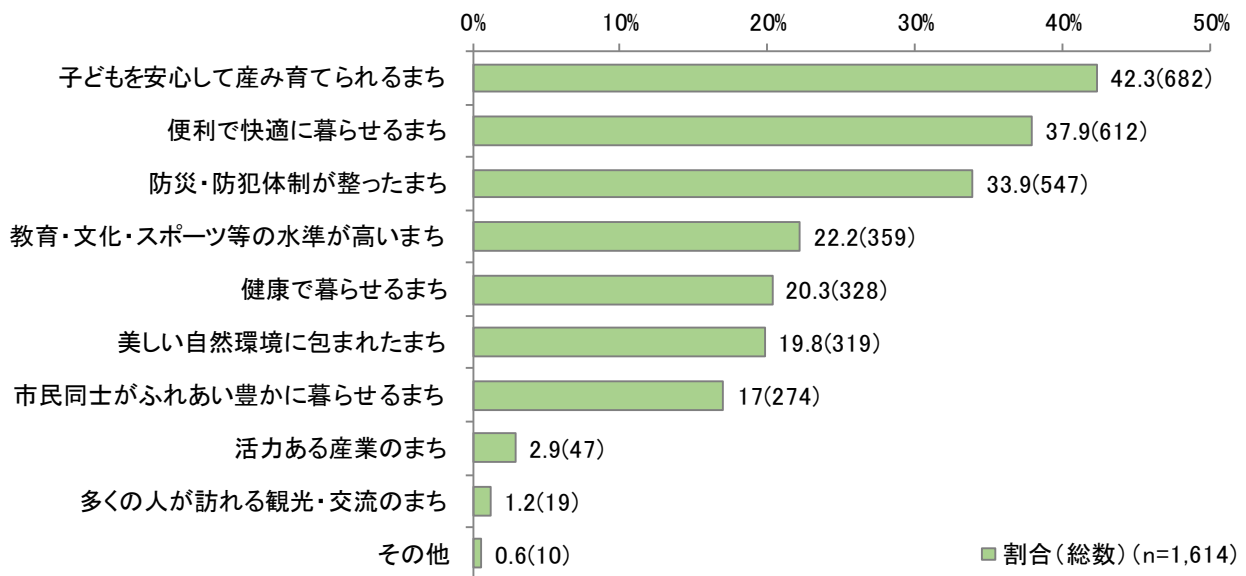
問4 「古賀市」及び「お住まいの小学校区」の将来がどのようなイメージのまちになることを望みますか。次の中からそれぞれ2つまで選び、当てはまる番号を下の欄に記入してください。

【古賀市の将来のイメージ】



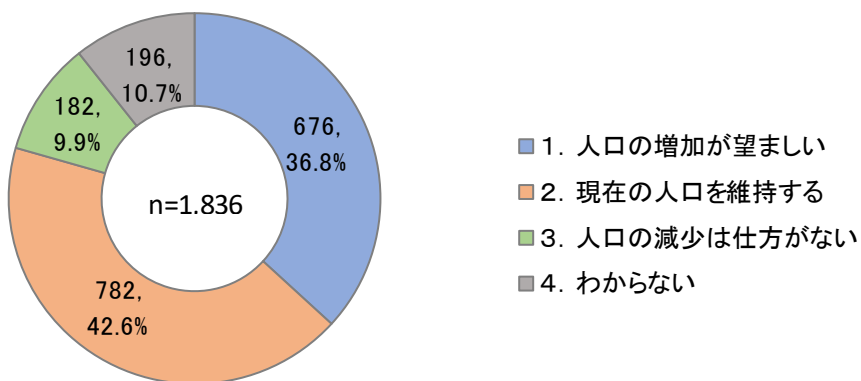
※複数回答のため、割合の合計は100%となりません。

【お住まいの小学校区の将来のイメージ】

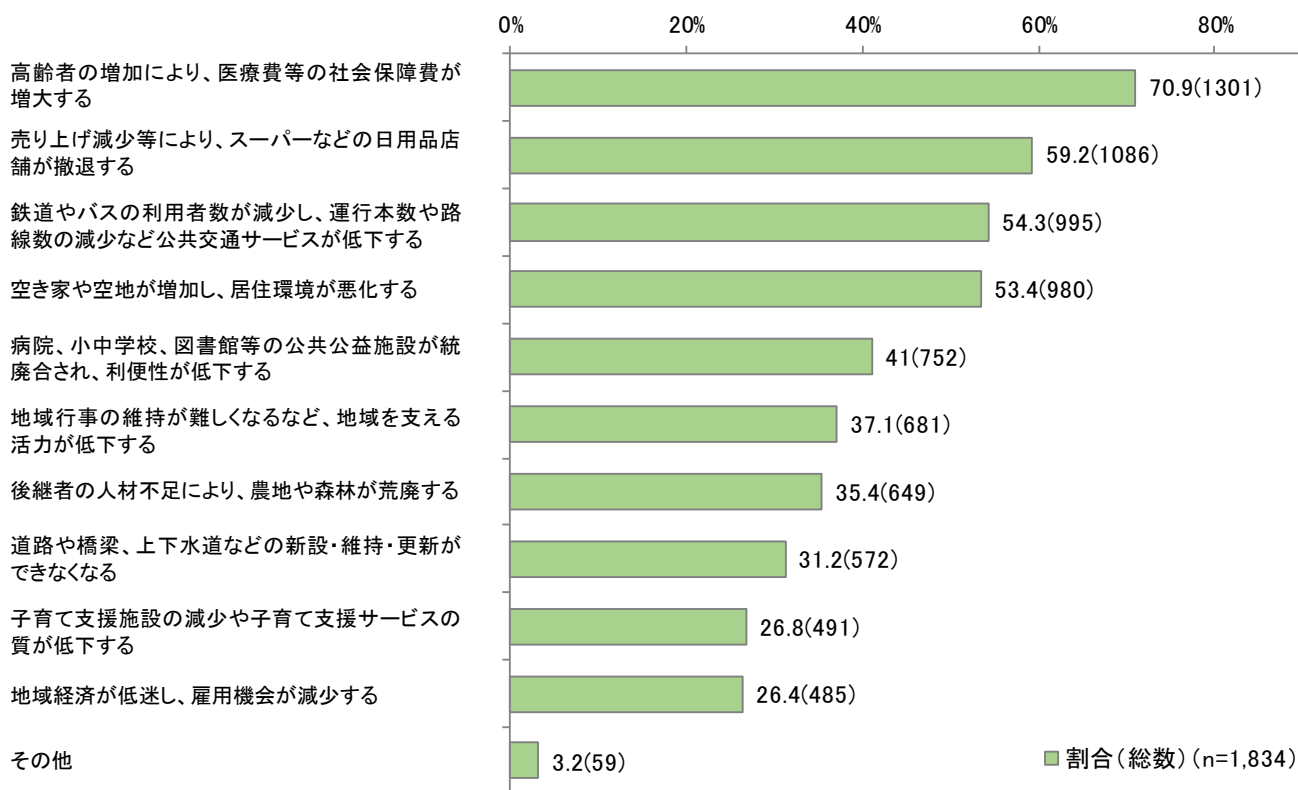


※複数回答のため、割合の合計は100%となりません。

問5 古賀市の平成 22 年の人口は 57,920 人、平成 27 年の人口は 57,959 人(国勢調査より)と、ほぼ横ばいになっていますが、これからの古賀市の人口政策についてあなたはどのように思いますか。次の中から1つだけ選び、番号に○印をつけてください。

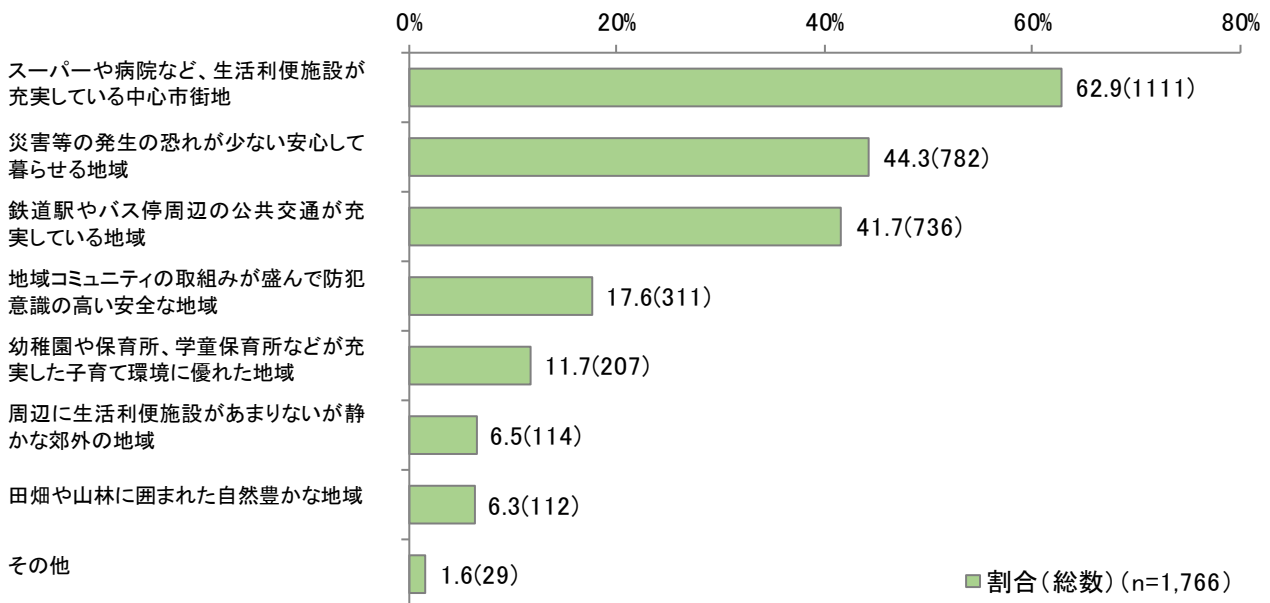


問6 今後は、全国の市町村で人口減少・少子高齢化が進行していくことが予想されます。人口減少・少子高齢化の進行により予想される影響のなかで、あなたの日常生活に関係するものはどれですか。次の中から全てを選び、番号に○印をつけてください。



※複数回答のため、割合の合計は 100% となりません。

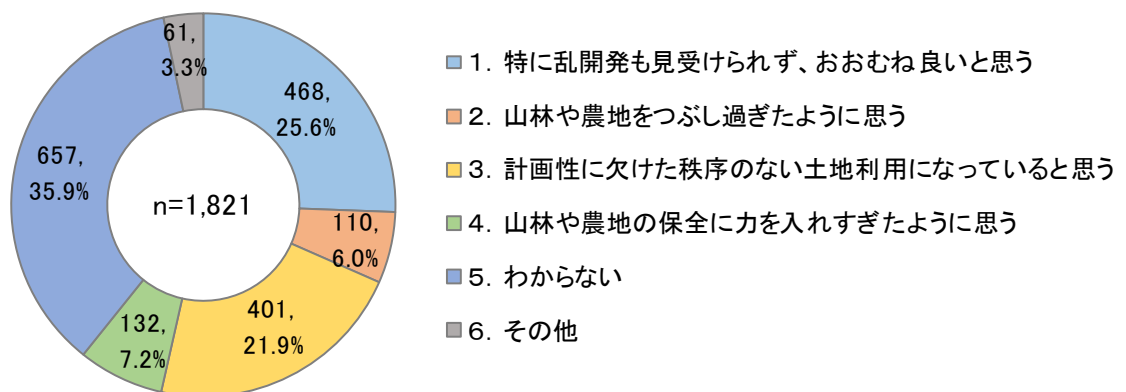
問7 あなたは将来どのような場所に住むことが望ましいと考えていますか。次の中から2つまで選び、番号に○印をつけてください。



※複数回答のため、割合の合計は100%となりません。

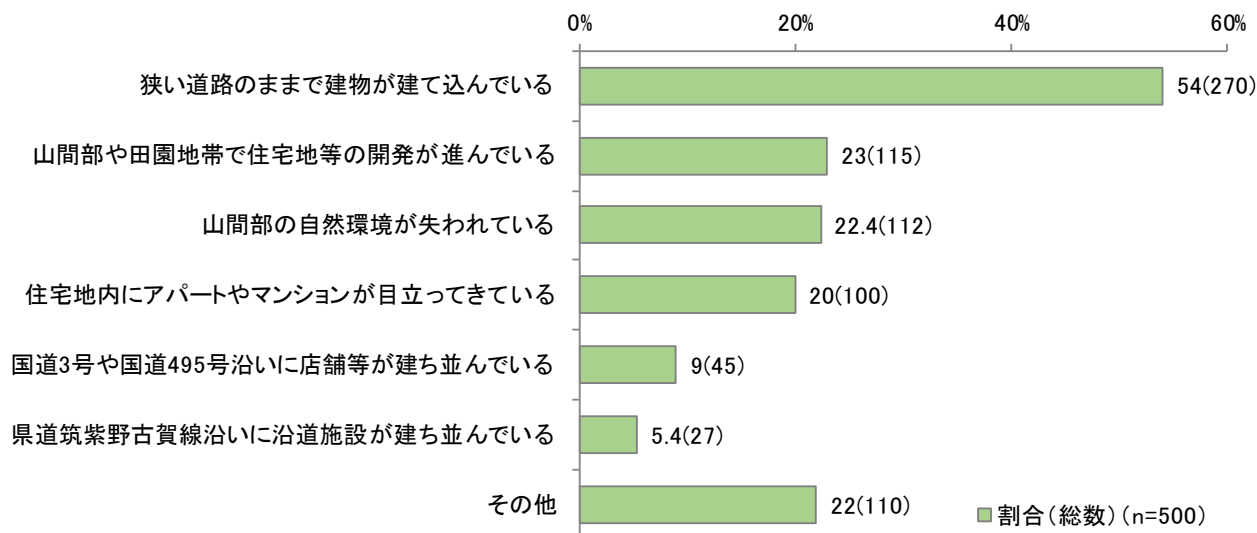
(4) 古賀市の土地利用について

問8 これまでの古賀市の土地利用について、あなたはどのようにお考えですか。次の中から1つだけ選び、番号に○印をつけてください。



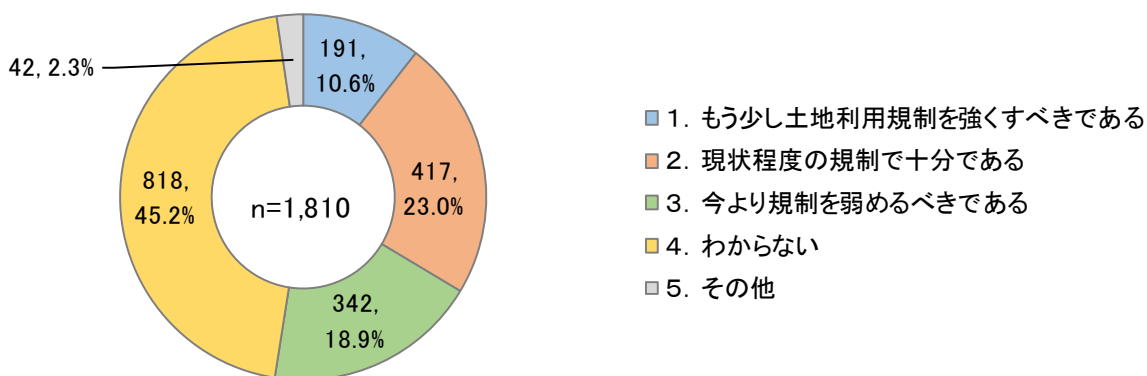
※問8で「2 山林や農地をつぶし過ぎたように思う」または「3 計画性に欠けた秩序のない土地利用になっていると思う」に○印をつけた方だけの設問

「2」または「3」を選択した理由は何ですか。次の中から2つまで選び、番号に○印をつけてください。

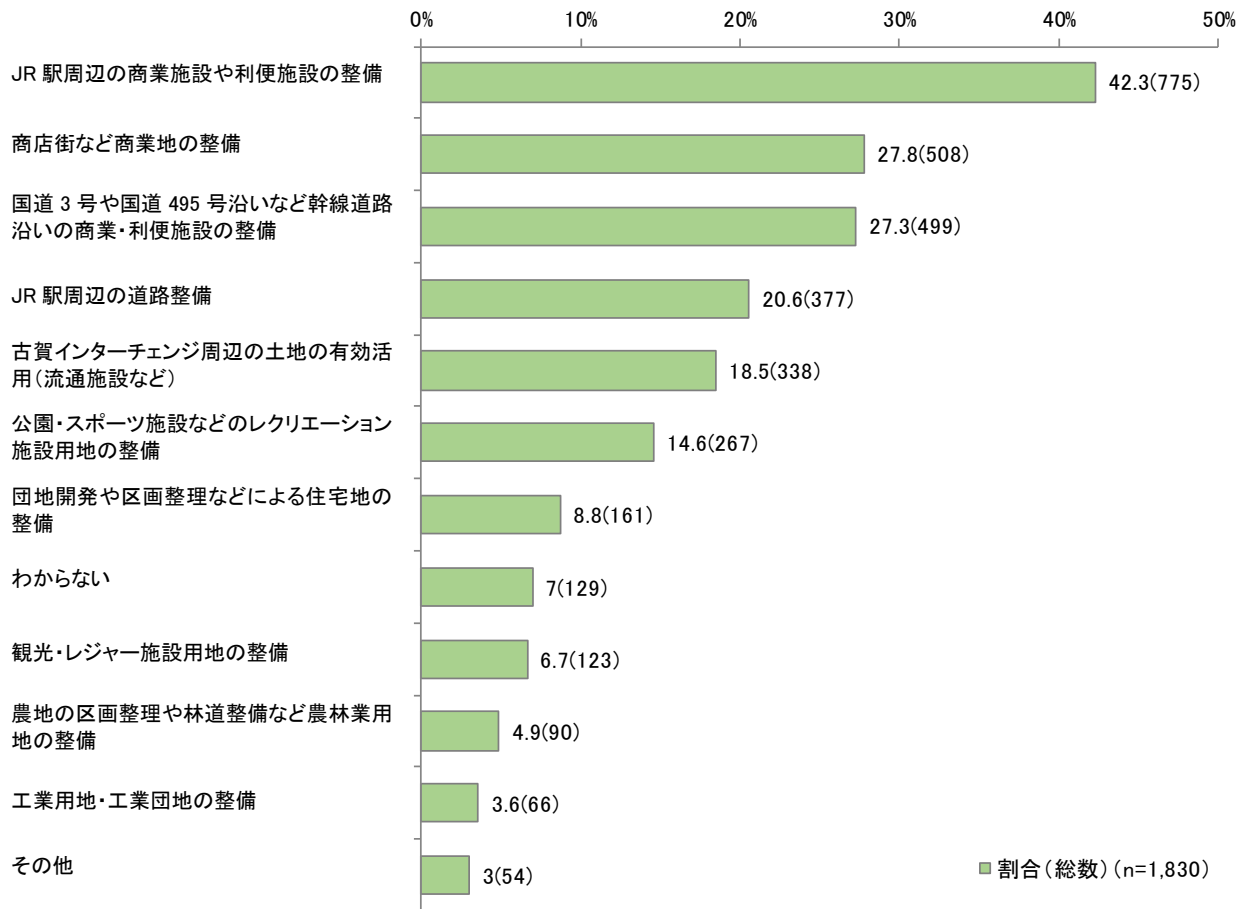


※複数回答のため、割合の合計は100%となりません。

問9 土地利用については、都市計画法などの法律で一定の建物の建築を制限するなどの土地利用規制を行っていますが、本市の土地利用規制について、あなたはどのようにお考えですか。次の中から1つだけ選び、番号に○印をつけてください。

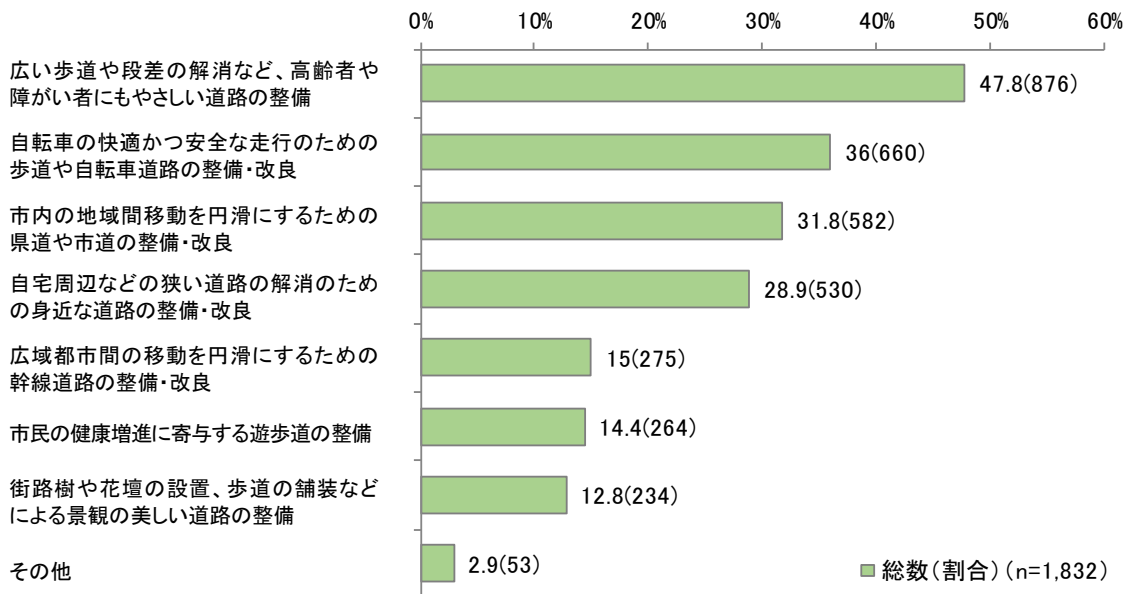


問10 古賀市発展のために、今後、計画的に進めていくべき土地利用は、何だとお考えですか。次の中から2つまで選び、番号に○印をつけてください。



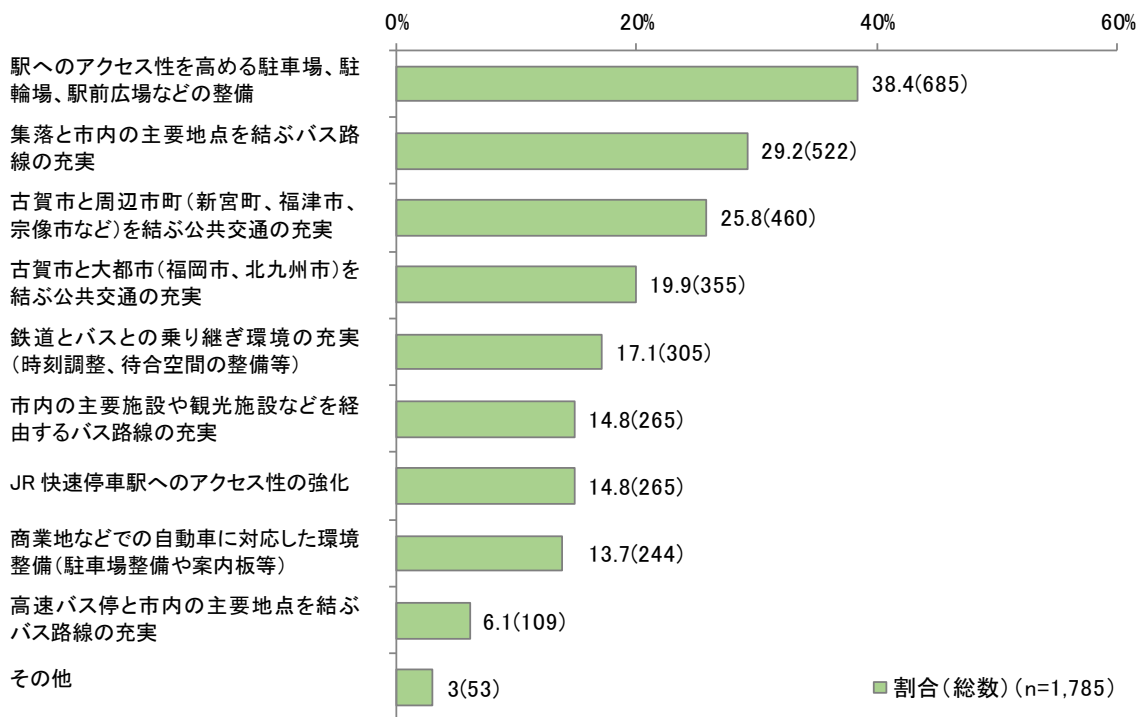
※複数回答のため、割合の合計は 100% となりません。

問11 古賀市の道路の整備について、どのようなことに重点的に取り組む必要があると思われますか。次の中から2つまで選び、番号に○印をつけてください。



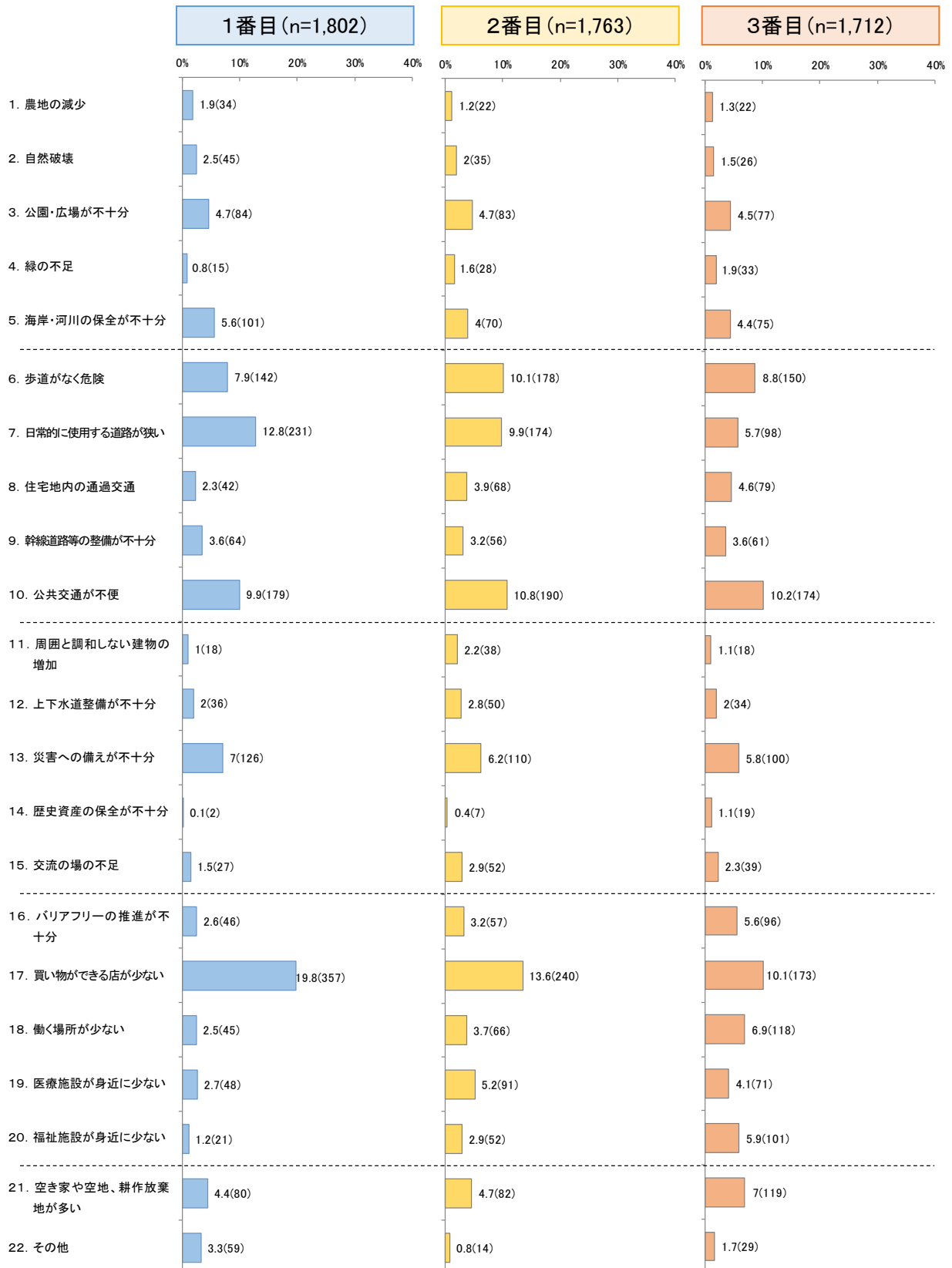
※複数回答のため、割合の合計は100%となりません。

問12 古賀市における道路整備以外の交通環境の改善について、どのようなことに重点的に取り組む必要があると思われますか。次の中から2つまで選び、番号に○印をつけてください。

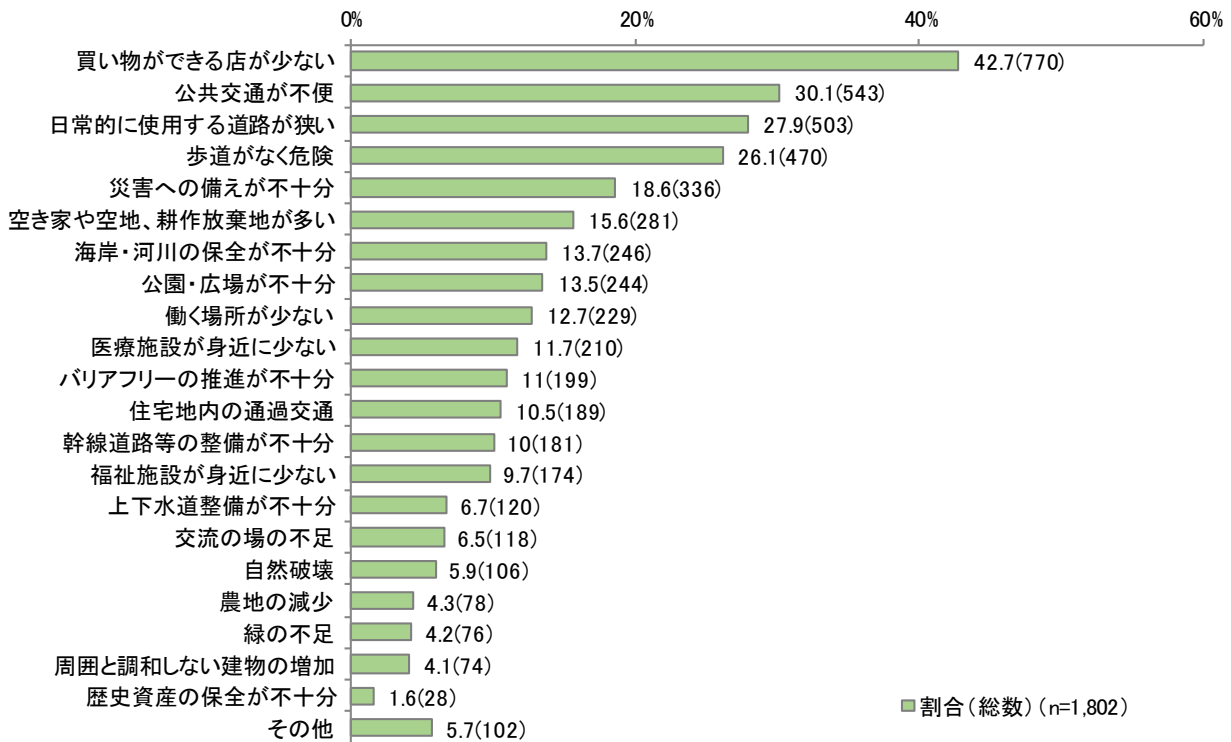


※複数回答のため、割合の合計は100%となりません。

問13 あなたは、古賀市のまちづくりについてどのような点が問題・課題だと思いますか。次の中から1番目に重要なもの、2番目に重要なもの、3番目に重要なものの順でそれぞれ選び、下の欄に番号をご記入ください。

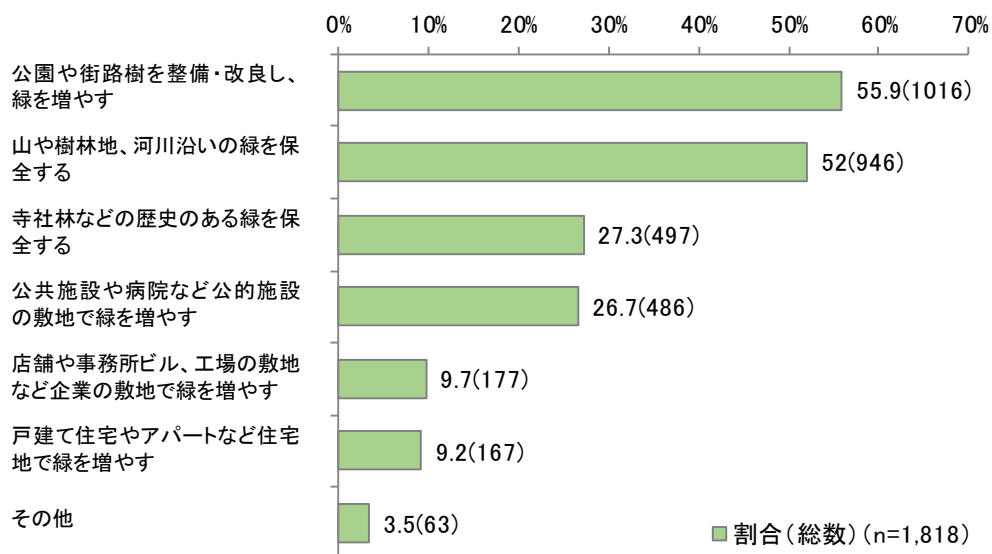


【1番目、2番目、3番目の総計】



※複数回答のため、割合の合計は100%となりません。

問14 古賀市における緑の保全・整備について、どのようなことに重点的に取り組む必要があると思われますか。次の中から2つまで選び、番号に○印をつけてください。



※複数回答のため、割合の合計は100%となりません。

3. 上位計画

○第5次古賀市総合計画 基本構想（R4.4） 抜粋

■ 都市イメージ

ひと育つ こが育つ

■ 土地利用構想

●市の玄関口に相応しい魅力ある空間の整備

JR 古賀駅周辺地区では、住宅・商業・医療・教育・文化などにぎわいを創出する多様な機能を集積しながら、歩いて回遊できる居心地の良い空間や特徴的な街並みの形成をめざすとともに、市の玄関口に相応しい魅力を高め、その効果が市全体に波及するよう取り組みます。

●都市の活力の基礎となる産業用地の確保

広域的交通の利便性を活かして産業を集積し、都市の活力やにぎわいをより高めていくため、おおむね主要地方道筑紫野・古賀線沿線から国道3号の間と九州自動車道古賀インターチェンジ周辺の適地において、産業用地への土地利用転換を計画的に進め、企業立地を促進します。

●安全・安心で活力ある生活を支える居住地域の形成

効率的・効果的な都市機能や居住機能の立地の適正化を推進し、すべての市民が安全・安心な生活を送ることができるコンパクトで利便性の高い市街地の形成を推進します。

少子化や人口流出などにより活力が低下している市街化調整区域では、既存集落において適度な人口を受け入れるための建築規制の緩和を図る一方、市街化区域外における大規模な住宅開発は見合わせることで、人口減少や少子高齢化社会に対応した持続可能なまちの形成を推進します。

●海と山の豊かな自然や良好な農林業環境の保全

市民共有の財産である白砂青松の海岸線や犬鳴山系の山並みなど豊かな自然環境を保全し、次世代へ継承していきます。

効率的で高収益な営農環境の維持形成を図るため、生産性の高い農地を保全するとともに、まとまりのある優良な農地を確保します。

森林を健全に整備し、将来的な林業利用を図るとともに、林業経営に適さない森林は自然に近い森林に誘導し、水源涵養や防災など多面的機能を維持していきます。

■ 政策 4-1：良好な都市環境の形成

● 政策の目的（政策によってめざすまちの姿）

- ・ 調和した土地利用のもと、市民が利便性の高い生活環境のなかで快適に暮らしているまち
- ・ 新たな玄関口となる JR 古賀駅周辺がにぎわいに満ちた居心地が良く歩きたくなるまち

● 施策とその方向性

(1) 地域特性に応じた土地利用の推進

市民が住み続けたいと思えるよう、利便性が高く、快適な住環境をつくります。都市環境と自然環境が調和した土地利用、適切な規制・誘導や計画的な事業の実施、人口動態を踏まえた効率的・効果的な都市機能や居住機能の立地の適正化を推進し、都市の持続性を高めます。

広域的交通の利便性を活かして産業を集積し、活力やにぎわいを創出するため、おおむね主要地方道筑紫野・古賀線沿線から国道 3 号の間と九州自動車道古賀インターチェンジ周辺の土地利用転換や、JR 古賀駅周辺の土地利用の高度化など、地域特性に応じた土地利用を推進します。

JR 古賀駅周辺地区については、住宅・商業・医療・教育・文化などにぎわいを創出する多様な機能を集積しながら、歩いて回遊できる居心地の良い空間形成を図り、特徴的な街並みの形成をめざすとともに、古賀市の玄関口に相応しい魅力向上に取り組みます。

(2) 地域ニーズを踏まえた公園の整備・維持管理

都市空間にゆとりと付加価値をもたらす公園・緑地については、地域ニーズや配置状況を踏まえた整備・集約・再編を進めます。公園における休養や遊び、コミュニティ活動など市民のさまざまな活動の場として利用できるよう、地域住民とともに適切な維持管理を行います。

(3) 快適な道路網の整備

市域の一体的な都市づくりを進め、誰もが快適に移動できるよう、幹線道路の整備を促進し、円滑な道路交通を実現します。

すべての人が安全で快適に暮らしていけるよう、ユニバーサルデザインに配慮した道路整備を推進します。

(4) 安全・安心な水道サービスの持続

上水道の安定的な供給を図り、市民が安心して上水道を利用できるよう、計画的な水道施設の更新を行います。また、安定的な財政基盤の構築を図るため近隣自治体との広域連携や業務の共同化を推進します。

(5) 下水道の整備と経営基盤の強化

市民の快適な生活環境の確保と、公共用水域の水質を保全するとともに、集中豪雨等による浸水被害を防止するため、下水道事業による計画的な整備や施設の更新、最適化を推進します。また、経営戦略の改定や事業の見直し、使用料の適正化等を図り、さらなる経営改善を推進します。

4. 用語の解説（五十音順）

空き家・空き地バンク	空き家・空き地の流通・利活用を促進するために空き家・空き地情報を登録したり、検索・閲覧することができるプラットフォームのことで す。
SNS	Social Networking Service（ソーシャル・ネットワーキング・サービス）の略語で、文章だけでなく、写真や動画等でコミュニケーションがとれるサービスのことで す。
沿道サービス施設	道路の円滑な交通を確保するために適切な位置に設ける施設のことで す。例としては、休憩所、ガソリンスタンド、飲食店舗等があります。
オープンスペース	都市部において建築物が建てられていない広がりのある場所のことで す。その多くが緑地として使われています。
屋外広告物	看板類・のぼり・掲示物など、屋外に設置される広告物の総称です。
温室効果ガス	熱（赤外線）を吸収する性質を持つ二酸化炭素やメタン、一酸化二窒素、フロンガスなどのことで、地球温暖化の原因となるもので す。
加重平均	平均値の計算方法の一つで、各項目の数値にその重要度に比例した重みをつけてから平均する計算方法 です。
合併処理浄化槽	し尿と生活排水とをあわせて処理できる浄化槽のことで、水質汚濁の主な原因となっている生活排水を処理 します。
狭あい道路	幅員4m未満の道路のことで す。
経営耕地	調査期日現在で農家が経営している耕地のことで、自家で所有し耕作している耕地（自作地）と他から借りて耕作している耕地（借入耕地）の合計 です。
景観協定	一定の区域の土地所有者等全員の合意によって定めた、その区域内に限定した景観に関する約束事（又はルール）のことで す。
景観計画	景観法に規定された景観行政団体が定める良好な景観の形成に関する計画のことで、その計画区域や良好な景観を形成するための制限事項などを定める計画の ことで す。
建築協定	建築基準法で定められた基準に上乗せする形で、地域の特性から建築に対する一定の制限を住民自ら設けることができる制度のことで す。
建築時の敷地後退	土地に接する道路の幅員が原則4mに満たない場合に、道路の中心から2m後退して建物を建築することです。セットバックともいいます。
公共下水道事業	市街地の下水（雨水と汚水）を収集排除するための管渠や施設を整備・管理する事業のことで す。
公共用水域	公共利用のための水域や水路の総称のことで、例としては、河川、湖沼、灌漑用水路等があります。

高度利用	容積率の高い建物を建築することで市街地における合理的な土地利用を図るとともに、都市の機能的集約化により土地を含めた資源を有効に活用していくことを意味します。
市街化区域	都市計画区域のうち、優先的かつ計画的に市街化を進める区域のことです。
市街化調整区域	都市計画区域のうち、市街化を抑制し農地や緑地などの自然環境を保全する区域のことです。
自主防災組織	「自分たちの地域は自分たちで守る」という自覚、連帯感に基づき、自主的に結成する組織のことです。災害による被害を予防・軽減する活動を行います。
準工業地域	都市計画法に規定された用途地域の一つで、主に環境悪化のおそれのない工場の利便を図る地域のことです。住宅や商店など多様な用途の建物が建てられる用途地域であり、土地利用の選択肢が多い反面、しばしば住宅と工場・遊戯施設などが混在し、騒音などのトラブルが起こりがちでもあります。
準都市計画区域	都市計画区域外の区域のうち、そのまま土地利用を整序し、または環境を保全するための措置を講じることなく放置すれば、将来における都市としての整備、開発及び保全に支障が生じるおそれがあると認められる区域のことで、県知事が指定します。
親水空間	海や川、湖などの水際に沿った、水に親しめる広がりのある場所のことです。
水源かん養保安林	洪水や濁水を防止する公共目的のために指定される森林のことです。
生活利便施設	商業・サービス施設、保健・医療施設、福祉施設、健康増進・文化教養施設等の生活に欠かせない施設のことです。
線引き	都市計画区域を優先的・計画的に市街化を進める市街化区域と、市街化を抑制し農地や緑地などの自然環境を保全する市街化調整区域に分けることです。区域区分とも言います。
ゾーン30プラス	最高速度を時速30kmに制限する「ゾーン30」に加え、ハンプ（道路の路面に設けた凸状の部分）や狭さく（車道幅を物理的または視覚的に狭くすることで低速走行を促すもの）などの物理的デバイスを設置することにより、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間を設けた区域のことです。
地区計画	住民参画のもと、地区の課題や特徴を踏まえ、地区の将来像を見据えながら住民と市が連携し都市計画に位置づけて「まちづくり」を進めていく手法です。
特定用途制限地域	用途地域が定められていない土地の区域（市街化調整区域を除く）において、その良好な環境の形成又は保持のため、地域の特性に応じて合理的な土地利用が行われるよう、制限すべき建築物等の用途を定める区域のことです。
都市機能	行政施設、生涯学習施設、文化芸術施設、健康医療福祉施設、子育て施

	設などの都市の居住環境の向上等のための機能を備えた施設のことです。
都市計画区域	健康で文化的な都市生活及び機能的な都市活動を確保するために、一体の都市として総合的に整備・開発又は保全する必要がある区域です。
都市計画区域外	都市計画法の制限がなく、建物の用途規制等が行われない地域です。古賀市においては、この地域の一部に準都市計画区域が指定され、さらに、この区域全域に対し特定用途制限地域を指定しています。
都市計画公園	都市計画法に基づき都市計画決定を行った公園や緑地のことです。
都市計画審議会	行政だけの視点ではなく、さまざまな視点から計画を判断するために設置される附属機関で、学識経験者等の第三者からなり、都市計画を決める前にその案について調査・審議をしています。
都市計画道路	広域的な道路網との整合性はもとより、土地利用や他の都市施設との十分な連携のもとに、都市計画として配置される都市の基盤的な交通施設で、都市計画法に基づき都市計画決定を行った道路です。
都市施設	道路、公園、下水道など、都市の骨格を形成し、円滑な都市活動の確保や良好な都市環境を保持するための施設です。
土地区画整理事業	道路や公園、上下水道等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整えて宅地の利用の増進を図る事業です。
二次的住宅	空き家のうち、普段は人が住んでいない住宅のことです。例としては、休暇時に使用される別荘や残業で遅くなったときに寝泊まりする住宅等があります。
農業集落排水事業	農業用水の水質保全や農村の生活環境の改善を図るため、し尿や生活排水を処理する施設を整備する事業です。
農業振興地域	市町村の農業振興地域整備計画により、農業を推進することが必要と定められた地域です。
農地中間管理事業	(公財)福岡県農業振興推進機構(農地中間管理機構)が農用地の利用の効率化のため、農地の中間的な受け皿として、農地の貸付希望者から農地を借受け、担い手への農地集積を行う事業です。
パブリック・コメント	公的な機関が規則あるいは命令などの類のものを制定しようとするとき、広く公に(パブリック)に、意見・情報・改善案など(コメント)を求める手続をいいます。
販売農家	経営耕地面積が30a以上又は調査期日前1年間における農産物販売金額が50万円以上の農家のことです。
ビオトープ	主に生物多様性の維持や、住民と自然とのふれあい創出等を目的に、都市域に人工的に生物(植物や魚、昆虫等)が共存するために作り出した空間のことで、広義には自然生態そのものを指しています。
福岡県開発許可条例	「福岡県都市計画法に基づく開発許可等の基準に関する条例」の略称のことです。

防災行政無線	防災、応急救助、災害復旧に関する業務に使用することを主目的とした無線のことです。屋外拡声器や戸別受信機を介して、市から住民等に対して直接・同時に防災情報や行政情報などを伝えることができます。
防風保安林	風の強い地域において、田畑や住宅を守る壁の役割を担っている森林のことです。風による被害を防ぐ公共目的を達成するために指定される森林のことです。
ほ場整備	耕地区画の整備、用排水路の整備、土層改良、農道の整備、耕地の集団化を実施することによって労働生産性の向上を図り、農村の環境条件を整備することです。
遊休農地	耕作の目的で使用されておらず、引き続き使用される見込みのない農地のことです。
ユニバーサルデザイン	老若男女といった差異、障がい・能力の如何を問わずに利用することができる施設・製品・情報の設計（デザイン）をいいます。デザイン対象を障がい者に限定していない点が一般に言われる「バリアフリー」とは異なります。
用途地域	良好な市街地環境の形成や、都市における住居、商業、工業などの適正な配置による機能的な都市活動の確保を目的として、建築物の用途、容積率、建蔽率、高さなどの規制、誘導が行われる地域のことです。都市計画法上は13種類ありますが、古賀市の用途地域は10種類です。
ライフサイクルコスト	初期の建設に必要な費用だけでなく、その後の維持管理（点検・補修・補強）や更新、廃棄などに必要となる費用まで考慮して評価する考え方です。
ワンヘルス	「人の健康」「動物の健康」「環境の健全性」を一つと捉え、一体的に守っていくという考え方のことです。

古賀市都市計画マスタープラン（令和7年6月）

<編集・発行>

古賀市 建設産業部 都市整備課

〒811-3192 福岡県古賀市駅東一丁目1番1号

【電話】092-942-1268

【FAX】092-942-3758