

古賀市のまちづくり関連計画の 更新状況

(まちづくりにおける公共交通の方針)

上位・関連計画の整理

本計画の策定にあたり、以下の上位・関連計画に示されている地域の将来像や、計画の目標、取組み、公共交通に関する施策等について整理した。

※古賀市地域公共交通網形成計画策定当時から更新・追加があったものを赤字で示す。

上位・関連計画		策定年月
1	第 5 次古賀市総合計画	令和4(2022)年度 ～令和 13(2031)年度
2	第 2 期古賀市人口ビジョン及び まち・ひと・しごと創生総合戦略	令和 2(2020)年度 ～令和 6(2024)年度
3	古賀市都市計画マスタープラン	令和 2(2020)年度 ～令和 22(2040)年度
4	JR 古賀駅東口周辺まちづくり基本計画	令和 3(2021)年度
5	第 2 期古賀市地域福祉計画 ・第 5 次古賀市地域福祉活動計画	平成 31(2019)年度 ～令和 5(2023)年度
6	古賀市第 8 期介護保険事業計画・ 第 9 次高齢者保健福祉計画	令和 3(2021)年度 ～令和 5(2023)年度
7	第 4 期古賀市障がい者基本計画	令和 3(2021)年度 ～令和 8(2026)年度
8	第 2 次古賀市環境基本計画	平成 26(2014)年度 ～令和 5(2023)年度

1) 第5次古賀市総合計画 基本構想／アクションプラン(令和5～8年度)

「第5次古賀市総合計画」は、古賀市の個別の計画や指針などの基本となる古賀市の最上位に位置づけられる計画であり、本市を取り巻くさまざまな環境の変化や改革の流れに対応し、持続可能なまちづくりを行うため、めざすべきまちの将来像を掲げ、その実現方針を示すことを目的に策定されたものである。

<計画概要>

策定	令和4年3月
計画期間	令和4年度～令和13年度：10年間
将来像 (都市イメージ)	<p style="text-align: center;">ひと育つ こが育つ</p> <p style="text-align: center;">人がまちを支え まちが産業を支え 産業が人を支え みんなが育つ 未来に向かって育ち続けるまち</p> <p style="text-align: center;">すべての人が尊重し合い未来を拓く 子どもたちが輝くまち</p> <p>一人ひとりが個性を認め合い 子どもたちの育ちと学びをまちぐるみで支え 誰もが心豊かに 自分らしく生きられるまちをめざします</p> <p style="text-align: center;">すべての人が地域で支え合い 健やかに暮らせるまち</p> <p>子どもも高齢者も障がいのある人もない人も 誰もが生きがいを持ち 住み慣れた地域で 支え 支えられ 健康で安心して暮らせるまちをめざします</p> <p style="text-align: center;">産業が暮らしを支え 地域をつなぎ</p> <p style="text-align: center;">すべての人が豊かさにとぎわいを感じられるまち</p> <p>豊かな自然や優れた交通利便性を活かし 産業が地域経済を支え まちに活力を生み出すとともに 人々の交流が新たな魅力を創り出し 活気にとぎわいにあふれるまちをめざします</p> <p style="text-align: center;">都市基盤と環境が調和し すべての人が快適で安心して暮らせるまち</p> <p>都市と自然が調和した土地利用のもと 居心地がよく利便性の高い暮らしを実現し 安全な都市基盤に支えられ 将来にわたり 誰もが安心して暮らせるまちをめざします</p> <p style="text-align: center;">すべての人が つながり 考え 創る みんなが主役のまち</p> <p>「自分たちのまちは自分たちでつくる」という意識のもと 多様な主体が 互いを信頼し 協力し合い まちづくりを進める みんなが主役のまちをめざします</p>
想定人口	10年後の令和13(2031)年度における目標人口を 60,000人
土地利用の方針	<p>■ 市の玄関口に相応しい魅力ある空間の整備</p> <p>⇒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。</p> <p>■ 都市の活力の基礎となる産業用地の確保</p> <p>■ 安全・安心で活力ある生活を支える居住地域の形成</p> <p>■ 海と山の豊かな自然や良好な農林業環境の保全</p>

公共交通に関連する施策

基本目標 1:産業が暮らしを支え 地域をつなぎすべての人が豊かさにとぎわいを感じられるまち

/政策3-1 商工業・観光の活性化

政策的 目的	○商工業が活性化し、交流とにぎわいによる地域経済の持続的な発展と地域の活力向上をもたらし、市民のより良い暮らしを支えているまち
主な 施策	1. 活気とにぎわいを創り出す商工業の活性化 “JR 古賀駅周辺の中心市街地における商機能やコミュニティ機能の維持・強化を図るため、空き店舗の解消などにより商業やサービス業の集積を促進し、事業者はもちろん市民や民間団体が参画したエリア全体の本質的な活性化に取り組みます。 事業者が…起業・創業へのチャレンジを支援します。”

基本目標 4:都市基盤と環境が調和しすべての人が快適で安心して暮らせるまち

/政策 4-1 良好な市街地・住環境の形成

政策的 目的	○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
主な 施策	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…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。”

まちの 状態 課題 指標	指標名	単位	実 績					めざす 方向性
			H29	H30	R1	R2	R3	
	市街化区域内人口密度	人/ha	65.7	65.9	66.3	66.2	65.8	→
	固定資産税額(土地)	百万円	1,050	1,095	1,110	1,125	1,136	↑
	固定資産税額(家屋)	百万円	1,391	1,352	1,419	1,479	1,420	↑
	固定資産税額(償却資産)	百万円	551	566	608	611	599	↑
JR 駅の乗車人員数(3駅合計)	人/日	12,203	12,203	12,203	12,203	12,203	↑	

主な 事業	<p>●古賀駅周辺整備事業</p> <p>古賀駅東口については、まとまった低未利用地において必要な都市施設を整備し、住宅等の民間開発を促し、新たな居住を呼び込むとともに、新たな玄関口として魅力的な公園を整備し、多様な人の回遊・滞留による賑わい空間を創出します。古賀駅西口においては、周辺の交通状況を把握し、必要な都市施設の整備により民間開発を促し、空き店舗や低未利用地の解消を図ります。古賀駅東西をウォーカブルな空間へと転換し、アイレベルでの市民活動による賑わいの創出を図り、古賀市の中心拠点にふさわしい居心地が良く歩きたくなる魅力的な駅まち空間を形成します。</p> <p>●千鳥駅東口周辺整備事業</p> <p>JR 千鳥駅東口へのアクセス機能を強化するため、ロータリーや接続道路を整備し、利便性の向上を図ります。</p>
----------	---

/政策 4-2 持続可能な公共交通の実現

政策の
目的

○自らの運転に頼らなくても、市民が公共交通を利用することにより市内各所から市内外に円滑に移動できるまち

主な
施策

1. 持続可能な公共交通ネットワークの確立

通勤や通学、買い物、通院など市民の多様な移動ニーズに適切に対応し、自らの運転に頼らずとも円滑な移動ができるよう、AI や ICT を活用した公共交通サービス、キャッシュレス決済の導入など、自家用車以外の複数の移動手段を組み合わせ一括で利用できるサービスの普及に向けた基盤づくりにより利便性を向上させ、持続可能な公共交通を実現します。

人々が市内を活発に行き来することによりさまざまな活動を加速化させ、公共交通を起点に活気にぎわいを生み出し、移動手段の確保だけでなく、地域経済の活性化や環境負荷の低減、市民の健康増進などにつながっていくよう、道路網の整備と連動しながら公共交通ネットワークの維持・確保に取り組みます。

2. 公共交通の利用促進

公共交通について話し合う地域の場合づくりを推進するとともに、「地域の公共交通は、地域が自らつくる」という当事者意識を利用者自身が持ち、積極的に公共交通を利用しながら、利用促進にも貢献できるよう、公共交通を利用する習慣の定着化に向けた啓発を強化します。

まちの
課題
指標

指標名	単位	実績					めざす 方向性
		H29	H30	R1	R2	R3	
西鉄バス古賀市内線の収支率	%	47.8	48.4	46.3	36.2	36.7	↑
コガバスの収支率	%		9.2	18.0	15.4	14.5	↑

主な
事業

●公共交通維持・確保事業

補助金による西鉄バス古賀市内線の維持やコガバスの運行、地域移動サポート補助による支援に引き続き取り組むとともに、定時定路線のバスに代わる新たな交通サービスとしての AI オンデマンドバスの運行など、公共交通の持続可能性に配慮しながら、高齢者をはじめとした自家用車以外での移動を必要とする人々の円滑な移動の確保を図ります。

●公共交通利便増進事業

公共交通時刻表の作成や妊産婦等のタクシー利用支援など、公共交通に関する情報周知による認知度向上や利用促進を図り、これまで公共交通を利用したことがない人にも、公共交通を移動手段の一つとして認識し、利用してもらうことをめざします。さらに、市民の公共交通に対する関心や公共交通を支えていく意識を高め、利用を啓発する取組を展開することにより、日常的な移動手段として選ばれ、利用増加につながる取組を展開します。

2) 古賀市人口ビジョン及びまち・ひと・しごと創生総合戦略

「古賀市人口ビジョン及びまち・ひと・しごと創生総合戦略」は、人口減少問題の克服と地域成長力の確保に特化し、持続可能な都市の形成をめざすための経営戦略として策定されたものである。

<計画概要>

策定	令和2年3月
計画期間	令和2年度～令和6年度：5年間
[人口ビジョン] 将来めざすべき 方向性	<p>2060年において約5.2万人という人口推計を前提に、第1期人口ビジョンにおける社会増減の推計も念頭に、住宅開発等による転入超過傾向が顕著であった時期の純社会移動率を今後も維持していくことをめざします。</p> <p>(1) 本市の良好な住居環境・生活サービスの更なる向上 (2) 職住近接を活かした地域産業の競争力強化と雇用の場の創出 (3) 若年層・子育て世代に選ばれるまちづくりの推進 (4) 市民が安心して暮らせ、充実した生活をおくる魅力あるまちの創造： …サービス産業の生産性向上による地域経済の活性化をめざし、コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを進めます。特に、JR古賀駅周辺の居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能強化と中心市街地の活性化を図りながら、各拠点と連携した持続可能な地域公共交通ネットワークを形成します。また、…。</p>
[総合戦略] 基本理念	<div style="background-color: #d9e1f2; padding: 5px; border: 1px solid #ccc;">ひとが集い 魅力を育み 未来へつなぐ</div>
基本目標 ・基本的政策	<p>I.しごとの創生</p> <p>(1) 地域産業の振興と競争力の強化 (2) 企業誘致の推進 (3) 農林業の活性化と持続的な発展 (4) 魅力的な就業環境と担い手の確保</p> <p>II.ひとの流れの創生</p> <p>(1) 移住・定住の促進 (2) 絆づくりによるつながりの拡張</p> <p>III.ひとの支援の創生（結婚・出産・子育て・教育）</p> <p>(1) 結婚・出産・子育ての切れ目のない支援の充実 (2) 教育環境の充実 (3) ワークライフバランスの実現</p> <p>IV.まちづくり創生：</p> <p>…本市総合戦略における「まちづくり創生」は、国の基本目標である「ひとが集う、安心して暮らすことができる魅力的な地域をつくる」を踏まえ、コンパクト・プラス・ネットワークを念頭に置いた公共交通網の利便性向上、都市機能向上をめざした中心市街地活性化、多文化共生・地域共生を推進することにより、地域の魅力を高めていくことを目的とします。それにより、「定住先として選ばれるまち」、「将来にわたって住み続けたいまち」の実現をめざします。</p> <p>(1) 地域資源を活かした魅力あるまちづくり (2) コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり (3) 安心して暮らせるまちづくり (4) 多文化共生・地域共生のまちづくり</p>

公共交通に関連する施策

IV. まちづくり創生

/(2)コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり

- ①コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを念頭に置き、市内公共交通網の利便性向上と活用推進を図ります。
- ②都市機能強化と中心市街地活性化を目的とし、JR古賀駅周辺におけるウォークアブルシティ構想や土地利用、再開発について具現化をめざします。

	指標名	目標数値(2025年)
KPI	市民一人当たりの年間路線バス利用回数	基準値を上回る (基準値 4.26回【2018年】)

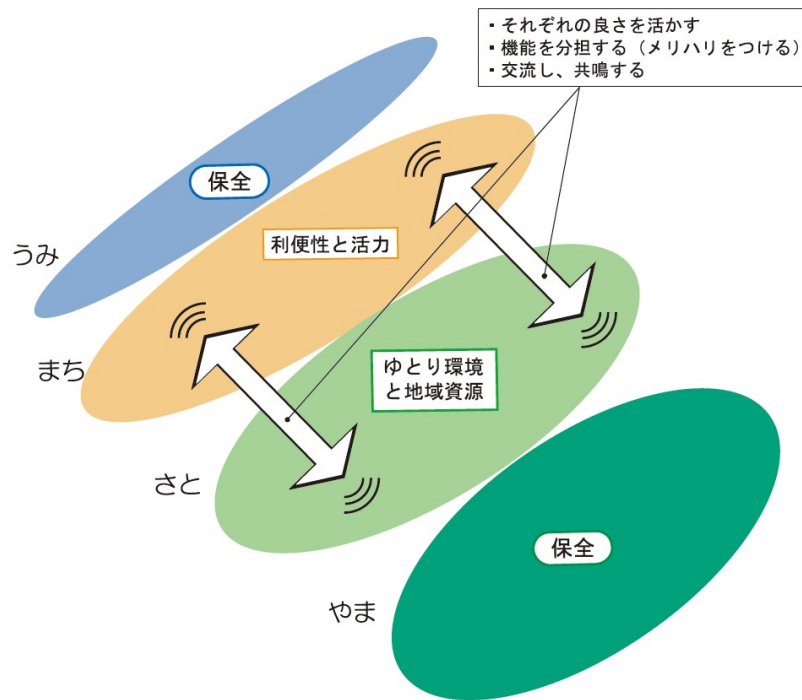
3) 古賀市都市計画マスタープラン

「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」であり、市町村が描く将来の都市像を明らかにし、その実現のための方針を定めるために策定されたものである。

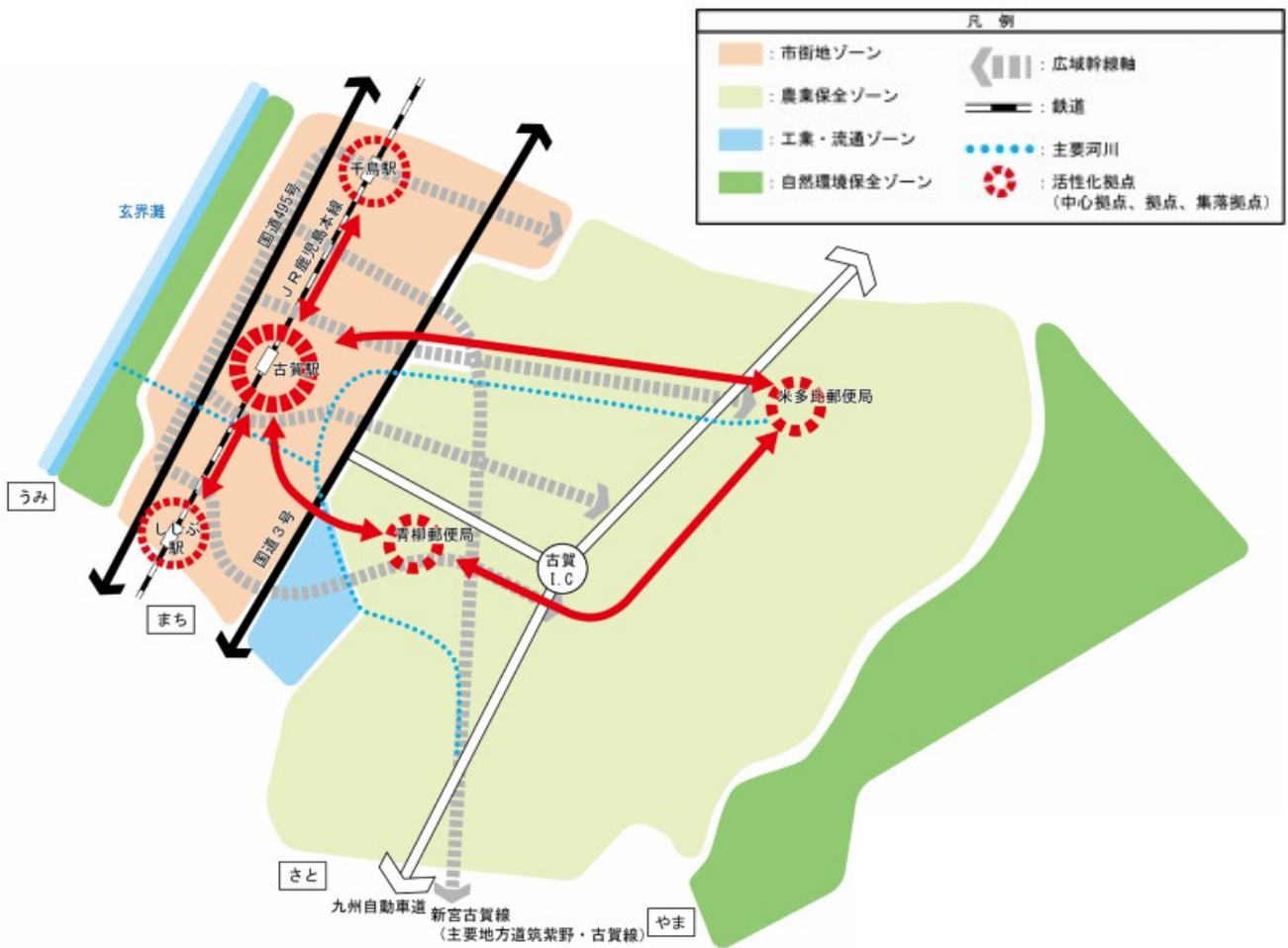
<計画概要>

策定	令和2年4月
計画期間	令和2年度～令和22年度：概ね20年間
古賀市の都市構造	<p>①うみ（海岸部の海浜・松林）⇒市街化調整区域、準都市計画区域</p> <p>②まち（住宅・工場・商業などの市街地）⇒市街化区域</p> <p>③さと（田畑を中心とする里地里山地域）⇒市街化調整区域、準都市計画区域</p> <p>④やま（標高概ね150～600mの山林区域）⇒都市計画区域外</p>
都市づくりの理念と将来像（図1）	<p>“まち”が持つ利便性と活力</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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 <p>“さと”が持つゆとり環境と地域資源</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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 <p>機能分担</p> <ul style="list-style-type: none"> ・それぞれの良さを活かしたメリハリのある都市づくりを進める ・“まち”と“さと”とが交流しあい、共鳴しあう都市づくりを目指す
都市づくりの基本方針	<p>“うみ”と“やま”の自然を大切に都市づくり</p> <p>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。</p> <p>“まち”の利便性と魅力を高める都市づくり</p> <p>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。</p> <p>“さと”のゆとり環境と潤いを保つ都市づくり</p> <p>“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。</p> <p>“まち”と“さと”をつなぐネットワークづくり</p> <p>“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、都市計画と地域交通の連携による『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。</p>
都市の将来像	<p>図2：都市づくりの基本方針を踏まえ、令和2(2020)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つにまとめ図2のように示す。</p>

〔図 1:都市づくりの理念のイメージ〕



〔図 2:将来の都市構造〕



公共交通に関連する施策

(1)土地利用の方針

基本的な
方向性

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。

市街化区域の方針

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。

④JR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。

(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。

③全ての人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の確保・ネットワークづくりに取り組んでいきます。

公共交通・ネットワーク整備の方針

①JR駅周辺の整備

J R 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確保

地域の実情に応じた持続可能な公共交通網の形成に向けた取組を推進します。


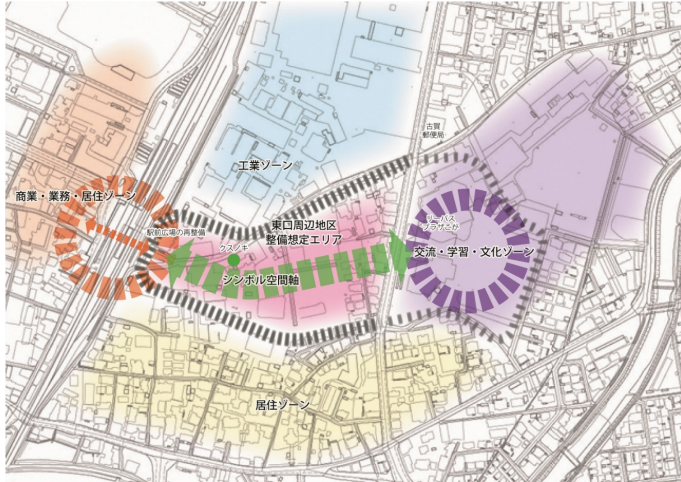
4) JR古賀駅東口周辺地区まちづくり基本計画

JR古賀駅東口周辺地区まちづくり基本計画は、これまで検討されてきたJR古賀駅東口周辺地区開発構想に基づき、目指すまちづくりの方向性や整備の実現に向けたコンセプト、土地利用方針などを整理し、市民に広く示していくために策定したものである。

<計画概要>

策定	令和3年8月												
まちの将来像	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="400 459 550 515"></th> <th data-bbox="550 459 997 515">まちづくりにおける取組内容</th> <th data-bbox="997 459 1450 515">まちづくりの効果</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="400 515 550 795">短期 5年～ 10年</td> <td data-bbox="550 515 997 795"> <ul style="list-style-type: none"> ◇ 駅東口の居住環境整備、新たな機能導入 ◇ 駅東西の連携強化 ◇ 点在する周辺都市機能をつなぐ交通システムの導入 ◇ リーバス以東道路整備による国道3号へのアクセス性向上 ◇ 駅周辺のより広域的な歩行空間創出 </td> <td data-bbox="997 515 1450 795"> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 居住者・来訪者の増加、東口の魅力・利便性の向上 ◆ 駅周辺中心拠点性の向上 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="400 795 550 929">中期 10年～ 20年</td> <td data-bbox="550 795 997 929"> <ul style="list-style-type: none"> ◇ まちなか工場群の、より有効な土地利用の検討 ◇ 「うみ」や「まち」の資源や拠点間を繋ぐ先進技術の活用・連携 </td> <td data-bbox="997 795 1450 929"> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 中心市街地の再構築による求心力の向上 ◆ 市内拠点間を結ぶ交通ネットワークの向上 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="400 929 550 1030">長期 30年 以上</td> <td data-bbox="550 929 997 1030">◇ 既存都市機能の建替え・集約</td> <td data-bbox="997 929 1450 1030">◆ コンパクト+ネットワークの都市構造の実現</td> </tr> </tbody> </table>		まちづくりにおける取組内容	まちづくりの効果	短期 5年～ 10年	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 駅東口の居住環境整備、新たな機能導入 ◇ 駅東西の連携強化 ◇ 点在する周辺都市機能をつなぐ交通システムの導入 ◇ リーバス以東道路整備による国道3号へのアクセス性向上 ◇ 駅周辺のより広域的な歩行空間創出 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 居住者・来訪者の増加、東口の魅力・利便性の向上 ◆ 駅周辺中心拠点性の向上 	中期 10年～ 20年	<ul style="list-style-type: none"> ◇ まちなか工場群の、より有効な土地利用の検討 ◇ 「うみ」や「まち」の資源や拠点間を繋ぐ先進技術の活用・連携 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 中心市街地の再構築による求心力の向上 ◆ 市内拠点間を結ぶ交通ネットワークの向上 	長期 30年 以上	◇ 既存都市機能の建替え・集約	◆ コンパクト+ネットワークの都市構造の実現
		まちづくりにおける取組内容	まちづくりの効果										
	短期 5年～ 10年	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 駅東口の居住環境整備、新たな機能導入 ◇ 駅東西の連携強化 ◇ 点在する周辺都市機能をつなぐ交通システムの導入 ◇ リーバス以東道路整備による国道3号へのアクセス性向上 ◇ 駅周辺のより広域的な歩行空間創出 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 居住者・来訪者の増加、東口の魅力・利便性の向上 ◆ 駅周辺中心拠点性の向上 										
中期 10年～ 20年	<ul style="list-style-type: none"> ◇ まちなか工場群の、より有効な土地利用の検討 ◇ 「うみ」や「まち」の資源や拠点間を繋ぐ先進技術の活用・連携 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 中心市街地の再構築による求心力の向上 ◆ 市内拠点間を結ぶ交通ネットワークの向上 											
長期 30年 以上	◇ 既存都市機能の建替え・集約	◆ コンパクト+ネットワークの都市構造の実現											
まちのコンセプト	<p style="text-align: center;">歩きたくなる 暮らしたくなる 居心地の良い まちづくり</p>												



<p>まちづくりの 想定エリア</p>	
<p>まちづくりの 整備指針</p>	<p>指針 1 賑わいを創出する多様な機能集積</p> <p>指針 2 公共交通機関との連携と回遊性の高い歩行者ネットワークの創出</p> <p>⇒将来の都市機能に合わせた交通網の見直しと歩いて回遊できる居心地の良い空間を創出します。</p> <p>指針 3 既存工場などの立地特性を活かした街並みの形成</p> <p>⇒隣接しているものづくり工場や公共施設との調和を図り、緑化などの景観に配慮しつつ、特徴的な街並みの形成を目指します。また、古賀市の玄関口に相応しい駅前の魅力向上に取り組めます。</p> <p>指針 4 脱炭素社会の実現に向けたまちづくり</p> <p>指針 5 安全・安心に暮らせる都市基盤の構築</p>
<p>基盤整備の 方向性</p>	<p>①公園によるウォークアブルな都市軸の形成</p> <p>②公園による都市軸を生かす交通ネットワークの形成</p> <p>③交通結節機能を高める駅前広場や自由通路の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場の混雑を避けるためバスやタクシー、一般車等の乗換えなどの利便性の向上を図ります。 ・エレベーターやエスカレータ等によるバリアフリーで使いやすい交通結節点を形成します。 ・西口と東口の連続性を高め、古賀市の玄関口として誇れる駅前景観の形成に資する駅前広場や自由通路等とします。 ・駐輪場やトイレ等の適切な配置による交通結節機能の強化を図ります。 

5) 第2期古賀市地域福祉計画・第5次古賀市地域福祉活動計画

「古賀市地域福祉計画」は、地域生活課題を明らかにし、その解決に向け、地域住民等の参加を得ながら、施策に取り組むための古賀市の総括的な計画である。

「古賀市地域福祉活動計画」は、地域生活課題に対し、地域住民等が公的な福祉制度のみに頼らず、主体的に参加するための活動・行動計画であり、社協（社会福祉法人古賀市社会福祉協議会）が策定するものである。

これらの計画は、「地域福祉の推進」という同じ目的を有しており、市と社協がそれぞれの役割を明確にしつつ、お互いに補完・補強し、連携していくため、一体として取りまとめられている。

<計画概要>

策定	平成31年3月	
計画期間	平成31年度～令和5年度：5年間	
基本理念	「こまったときはお互いさま、たより合えるまち」	
基本目標 ・基本方針 ・具体的な取組	基本目標Ⅰ：「啓発～意識づくり～」	
	基本方針1：地域福祉意識の向上	取組①：地域生活課題の共有 取組②：人権意識の高揚
	基本目標Ⅱ：「環境～居場所づくり～」	
	基本方針1：拠点施設の活用	取組①：拠点施設における地域福祉活動の推進
	基本方針2： 安心・安全な体制づくりの構築	取組①：権利擁護体制の構築 取組②：災害に備えた地域づくり 取組③：見守り活動の充実
	基本方針3：福祉サービスの充実	取組①：福祉サービスの利用促進 取組②：地域における公益的な取組の推進
	基本目標Ⅲ「連携～つながりづくり～」	
	基本方針1：地域住民等による相互の連携	取組①：連携体制の構築
基本方針2：包括的な相談支援体制の構築	取組①：多機関の協働による支援	

6) 古賀市第8期介護保険事業計画・第9次高齢者保健福祉計画

「古賀市高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画」は、上記「第2期古賀市地域福祉計画・第5次古賀市地域福祉活動計画」を上位計画とし、すべての高齢者を対象とした保健福祉に関する総合的な計画と、介護保険制度に係る事業計画を取りまとめられたものである。

<計画概要>

策定	令和3年3月	
計画期間	令和3年度～令和5年度：3年間	
基本理念	住み慣れた地域でともに支えあい、最期まで安心して暮らせるまちづくり	
基本目標・基本施策 ・取組の柱	基本目標1 みんなで支え合う地域づくりをしよう	
	基本施策1 地域支え合い体制の構築	① 地域での多様な主体による支援の創出 ② 地域での集い・活動の場の充実 ③ 自主的な介護予防の推進
	基本目標2 住み慣れた地域で最期まで暮らしたい	
	基本施策2 相談支援の推進	① 地域包括支援センター機能の推進
	基本施策3 認知症施策の推進	① 認知症早期対応体制の推進 ② 認知症の人を取り巻く支援体制の推進
	基本施策4 地域での生活を支える医療・介護・福祉サービスの整備	① 在宅医療・介護連携の推進 ② 介護予防・生活支援サービスの充実 ③ 介護保険サービスの適正な運用 ④ 地域密着型サービスの充 ⑤ 在宅生活の継続支援 ⑥ 福祉サービスの実施

7) 第4期古賀市障がい者基本計画

「第4期古賀市障がい者基本計画」は、前述「第2期古賀市地域福祉計画・第5次古賀市地域福祉活動計画」を上位計画とし、障がいのある人のニーズや国の障がい福祉施策の動向に対応し、障害のある人の自立と社会促進を推進するため策定したものである。

<計画概要>

策定	令和3年3月	
計画期間	令和3年度～令和8年度：6年間	
基本理念	住み慣れた地域で生きがいを持って生活していくために、障がいのある人もない人も誰もが相互に人格と個性を尊重し支え合う共生社会の実現	
基本方針 ・基本施策 ・施策の方向	基本方針1 障がいの理解促進と権利擁護の推進	
	基本施策1.障がいの理解促進と権利擁護の推進	(1) 障がいの理解促進と障がいを理由とする差別解消の推進 (2) 行政等における配慮の充実 (3) 成年後見制度等の権利擁護事業の利用支援 (4) 障がいのある人への虐待の防止
	基本方針2 安心・安全な地域生活の実現	
	基本施策1.地域生活の支援の充実	(1) 障がい福祉サービス等の充実と質の向上 (2) 意思決定・意思疎通支援の充実 (3) 保健・医療の充実 (4) 地域における支援体制づくり
	基本施策2.障がいのある子どもへの支援	(1) 障がいの早期発見・早期支援 (2) インクルーシブ教育の推進 (3) 障がいのある子どもの支援体制の充実
	基本施策3.安心・安全な環境づくり	(1) 防災・災害時の支援体制の充実 (2) 防犯対策や消費者トラブル防止の推進 (3) 障がいのある人に配慮したまちづくり
	基本施策4.相談支援体制の充実	(1) ニーズに応じた相談支援の提供 (2) 包括的な相談支援体制の構築
	基本方針3 社会参加の促進	
	基本施策1.雇用・就労の促進	(1) 障がい者雇用の促進 (2) 総合的な就労支援 (3) 福祉的就労の充実
	基本施策2.交流活動及び文化芸術活動・スポーツ等の促進	(1) 交流活動の促進 (2) 文化芸術活動・スポーツの促進 (3) 読書環境の整備

8) 第2次古賀市環境基本計画

「第2次古賀市環境基本計画」は、「自然環境」「生活環境」「都市環境」「地球環境」「資源循環」「環境意識と行動」を対象分野とし、環境保全・創造に関する施策・事業を総合的かつ計画的に推進するための基本計画であり、めざすべき環境像を掲げ、その実現方針を示すことを目的とするものである。

<計画概要>

策定	平成26年3月		
計画期間	平成26年度～令和5年度 (前期 平成26年度～平成30年度 / 後期 平成31年度～令和5年度)		
めざす環境像	「未来に引き継ごう 人が自然と愉しく共生する環のまち こが」		
めざす環境像 具体化のための キーワード	<p>キーワード1：郷土愛を育んでいくまち (自然の営みの保全と活用～次世代への財産の引き継ぎ～)</p> <p>キーワード2：恵みに感謝し、いのちを育む持続可能なまち (未来への責任～恩恵への感謝といのちの大切さ～)</p> <p>キーワード3：人の環わが自ら広がっていくまち (身近なところで楽しみ、古賀の魅力を発見する)</p>		
環境目標	環境分野	環境目標	目標達成のための取り組みの方向性
	自然環境	人と自然との「共生」	A.保全方針・戦略の策定 B.森林の保全・農地の保全と活用 (里地里山の保全) C.人と自然とふれあう場の保全・創出
	生活環境	「快適」で「安全」な 住環境の確保	A.大気環境その他の保全 B.水環境の保全
	都市環境	緑・歴史・風景の「調和」	A.都市景観の維持・形成 B.歴史・文化的景観の保全と活用
	地球環境	「低炭素」社会の構築	A.古賀市地球温暖化対策実行計画 (区域施策編)の推進 B.古賀市地球温暖化防止率先行動計画 の推進
	資源循環	「循環」型社会の構築	A.ごみの減量と資源化対策
	環境意識と行動	「共働」の環の拡大	A.環境保全活動に関わる個人・団体の 連携強化 B.環境保全活動に関する情報の提供 及び活動の推進 C.年齢層に応じた環境教育・学習の充実 D.環境教育の担い手の育成、活動の推進

公共交通に関連する施策

環境分野:地球環境

/環境目標:「低炭素」社会の構築

－省エネルギーの推進、再生可能エネルギーの導入などを進め、
地球温暖化対策を推進する低炭素型のまちをめざします－

基本的な取り組み	A-②家庭でできる省エネルギー行動の効果検証 ＜目標達成に向けた取り組みの具体例＞		
	市民 「近場への移動は徒歩や自転車を利用し、公共交通機関を積極的に活用します。」 事業者 「ノーマイカーデーを設定して近場への移動は徒歩や自転車を利用します。また、公共交通機関を利用します。」		
指標	指標名	現況	目標
	二酸化炭素総排出量の削減割合	398 千t-CO2 100% (平成 21 年度)	386 千t-CO2 -3% (令和 35 年度)

古賀市地球温暖化対策実行計画(区域施策編 平成 26 年度～令和 5 年度)

目標	令和 5 年度における二酸化炭素総排出量を基準年度（平成 10 年度）より 5%の増加に止め、現況年度（平成 21 年度）より 3%削減する。 →〔輸送部門〕 「マイカーから公共交通への利用転換の促進」																		
	取り組みの視点 3 交通に起因する二酸化炭素排出削減の促進 /①公共交通機関の利用促進 ≪市の取り組み≫公共交通機関の利用促進≫ マイカーから公共交通への利用の転換を促進するため、各種公共交通機関との接続や公共施設・商業施設・医療施設などへのアクセスにおける利便性が向上するよう、西鉄バス薦野線のルート及びダイヤについて検討・改善を重ねます。 ≪市民・事業者に求められる取り組み≫																		
取り組み	<table border="1"> <thead> <tr> <th>取 り 組 み 内 容</th> <th>年間省エネ効果量（計算の条件）</th> <th>区分</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>外出するときは徒歩・自転車と電車・バスの公共交通機関を利用します。</td> <td> 鉄道 145.0 kg-CO₂ (週 2 日、往復 10km、年間 50 週) バス 113.2 kg-CO₂ (週 2 日、往復 10km、年間 50 週) </td> <td>市民</td> </tr> <tr> <td>貨物輸送の効率化の促進のため、ものを運ぶときは自家用トラックではなく、積載効率の高い営業用トラックを利用します。</td> <td>1,073.3 kg-CO₂ (自家用普通貨物車で1トンの荷物を1日20km、240日運んでいたのを営業用普通貨物車に切り替えた場合)</td> <td>事業者</td> </tr> <tr> <td>通勤や業務による移動時には、公共交通機関の積極的な利用や徒歩、自転車などでの移動に努めます。</td> <td>158.2 kg-CO₂ (週 2 日、往復 10km、年間 50 週)</td> <td>事業者</td> </tr> <tr> <td>共同配送による積載率の向上や輸送回数の効率化、効率的な配車、帰り荷の利用など物流の合理化による輸送の効率化を検討します。</td> <td>—</td> <td>事業者</td> </tr> <tr> <td>自動車による貨物輸送を鉄道、船舶輸送に切り替えるモダリティシフトを検討します。</td> <td>—</td> <td>事業者</td> </tr> </tbody> </table>	取 り 組 み 内 容	年間省エネ効果量（計算の条件）	区分	外出するときは徒歩・自転車と電車・バスの公共交通機関を利用します。	鉄道 145.0 kg-CO ₂ (週 2 日、往復 10km、年間 50 週) バス 113.2 kg-CO ₂ (週 2 日、往復 10km、年間 50 週)	市民	貨物輸送の効率化の促進のため、ものを運ぶときは自家用トラックではなく、積載効率の高い営業用トラックを利用します。	1,073.3 kg-CO ₂ (自家用普通貨物車で1トンの荷物を1日20km、240日運んでいたのを営業用普通貨物車に切り替えた場合)	事業者	通勤や業務による移動時には、公共交通機関の積極的な利用や徒歩、自転車などでの移動に努めます。	158.2 kg-CO ₂ (週 2 日、往復 10km、年間 50 週)	事業者	共同配送による積載率の向上や輸送回数の効率化、効率的な配車、帰り荷の利用など物流の合理化による輸送の効率化を検討します。	—	事業者	自動車による貨物輸送を鉄道、船舶輸送に切り替えるモダリティシフトを検討します。	—	事業者
	取 り 組 み 内 容	年間省エネ効果量（計算の条件）	区分																
	外出するときは徒歩・自転車と電車・バスの公共交通機関を利用します。	鉄道 145.0 kg-CO ₂ (週 2 日、往復 10km、年間 50 週) バス 113.2 kg-CO ₂ (週 2 日、往復 10km、年間 50 週)	市民																
	貨物輸送の効率化の促進のため、ものを運ぶときは自家用トラックではなく、積載効率の高い営業用トラックを利用します。	1,073.3 kg-CO ₂ (自家用普通貨物車で1トンの荷物を1日20km、240日運んでいたのを営業用普通貨物車に切り替えた場合)	事業者																
	通勤や業務による移動時には、公共交通機関の積極的な利用や徒歩、自転車などでの移動に努めます。	158.2 kg-CO ₂ (週 2 日、往復 10km、年間 50 週)	事業者																
共同配送による積載率の向上や輸送回数の効率化、効率的な配車、帰り荷の利用など物流の合理化による輸送の効率化を検討します。	—	事業者																	
自動車による貨物輸送を鉄道、船舶輸送に切り替えるモダリティシフトを検討します。	—	事業者																	
出典：エネルギー・経済統計要覧 2010、自動車輸送統計年報（国土交通省）																			