

諮問第6号

7古駅開発第128号

古賀市都市計画審議会

会長 長 聡子 様

都市計画法（昭和43年法律第100号）第21条第2項において準用する同法第19条第1項の規定に基づき、次の事項について諮問します。

福岡広域都市計画道路の変更（古賀市決定）について

令和8年2月16日

古賀市長 田 辺 一 城



諮問第 6 号

福岡広域都市計画道路の変更  
(古賀市決定)

## 資料一覧

- 計 画 書 . . . P 1
- 理 由 書 . . . P 2
- 都市計画策定の経緯の概要 . . . P 3
- 総 括 図 . . . P 4
- 計 画 図 . . . P 5
- 都市計画変更の概要【補足資料】
- 公 聴 会 開 催 記 録 書
- 都市計画の案に対する意見書等

## 福岡広域都市計画道路の変更（古賀市決定）

都市計画道路中 3・4・2-6 号花見栗原線、3・4・2-16 号後牟田大池線、3・5・2-10 号古賀駅五楽線を次のように変更する。

種別	名 称		位 置			区 域	構 造				備 考
	番号	路線名	起 点	終 点	主な経過地	延 長	構造形式	車線の数	幅員	地表式の区間における鉄道等との交差の構造	
幹線街路	3・4・2-6	花見栗原線	古賀市千鳥1丁目	古賀市庄字栗原	古賀市中央3丁目	約2,870m	地表式	2車線	16m	幹線街路と平面交差7箇所	
	3・4・2-16	後牟田大池線	古賀市駅東2丁目	古賀市美明2丁目	古賀市花鶴丘1丁目	約1,620m	地表式	2車線	16m	幹線街路と平面交差6箇所	
	3・5・2-10	古賀駅五楽線	古賀市駅東3丁目	古賀市駅東2丁目	-	約740m	地表式	2車線	12m	幹線街路と平面交差3箇所	
	構造形式の内訳		古賀市駅東2～3丁目地内に駅前広場を設ける								面積 約4,050 m <sup>2</sup>

「区域及び構造は計画図表示のとおり」

理 由  
別添理由書のとおり

## 福岡広域都市計画道路変更理由書（古賀市決定）

### 3・4・2-6 花見栗原線

本路線は、市街地中心部の南北方向の交通量を分散する道路として位置づけられ、古賀市千鳥1丁目を起点に、古賀市庄字栗原を終点とし、延長約2,870m、幅員16mで平成26年3月3日に都市計画決定している。

今回、JR古賀駅東口の再整備計画に基づき、幅員の変更を行うものである。

### 3・4・2-16 後牟田大池線

本路線は、市街地中心部から新宮町につながる南北方向の交通を分担する道路として位置付けられ、古賀市駅東2丁目を起点に、古賀市美明2丁目を終点とし、延長約1,700m、幅員16mで平成27年1月30日に都市計画決定している。

今回、JR古賀駅東口の再整備計画に基づき、起点及び延長変更を行うものである。

### 3・5・2-10 古賀駅五楽線

本路線は、JR古賀駅へのアクセス道路として位置付けられ、古賀市駅東3丁目を起点とし、3・4・2-6花見栗原線との交差点部（古賀市駅東3丁目）を終点として、延長約230m、幅員18mで平成26年3月3日に都市計画決定している。

今回、JR古賀駅東口の再整備計画に基づき、「JR古賀駅」から複合文化施設である「リーパスプラザこが」までの空間について、歩行者中心のまちづくりを推進しており、新たに整備する公園や宅地と既存の周辺市街地に連続性を持たせた土地利用を計画している。道路による分断を避け公園と宅地の一体的な空間形成を図るため、環状の道路として本路線の起点、終点、幅員、延長及び駅前広場の変更を行うものである。

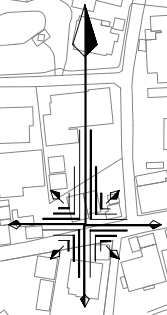
## 福岡広域都市計画道路の変更の経緯と予定

福岡広域都市計画道路の変更（古賀市決定）

事 項	時 期	備 考
県へ下協議	令和7年9月19日	
原案の閲覧	令和7年10月24日 令和7年11月7日	
公聴会の開催	令和7年11月18日	公述申出 1件
県への事前協議	令和7年11月25日	
計画案の縦覧	令和8年1月26日 令和8年2月9日	意見書 2件
市都市計画審議会	令和8年2月16日	
県への法定協議	令和8年3月5日（予定）から 令和8年3月13日（予定）	
決定告示	令和8年3月20日（予定）	



福岡広域都市計画道路の変更(古賀市決定)  
計画図



東口駅前広場  
約4,050㎡

3・4・2-16 後幸田大池線  
L=約1,620m W=16m 2車線

起点

3・5・2-10 古賀駅五菜線  
L=約740m W=12m 2車線

起点

5m

3・4・2-6 花見栗原線  
L=約2,870m W=16m 2車線

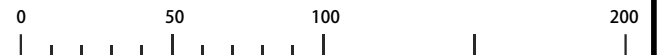
終点

5m

11m

11m

S=1:2500(A3)



# JR 古賀駅東口周辺地区まちづくりガイドライン【概要版】

## 00 はじめに

本編 1~3 ページ

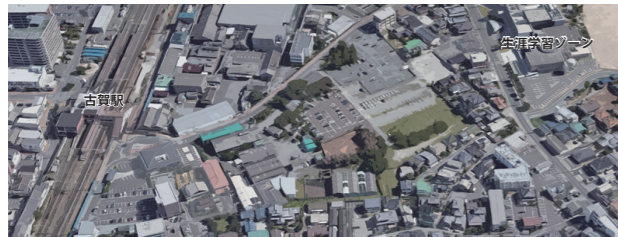
### 1. ガイドラインの目的

古賀市では、令和元年（2020）年度に東口の最大地権者であるニビシ醤油株式会社とまちづくりの検討に関する協力協定を締結し、本格的に東口の整備について取組を進めていくこととなりました。

これまでに、まちづくりコンセプトやまちづくりの整備指針などを示した「JR 古賀駅東口周辺地区まちづくり基本計画」や、都市基盤の整備方針について具体的な整備内容を示した「JR 古賀駅東口周辺地区整備基本計画」を策定してきました。

まちづくりのコンセプトである「歩きたくて暮らしたくなる 居心地の良いまちづくり」を実現していくためには、行政や市民、開発事業者などがまちの将来像としての空間イメージや空間形成の方針を共有し、協力・連携していく必要があります。

JR 古賀駅東口周辺地区まちづくりガイドライン（以下「ガイドライン」という。）は、各関係者の基本的な合意事項として、まちの将来像や空間形成の方針、具体的な空間デザインのあり方、それらを実現するためのルールを示すことを目的とします。なお、ガイドラインは、今後具体的なプロジェクトを進める際に各関係者が参照するものであると同時に、市民がまちづくりを考える機会となり得るような指針としても活用されるために作成されました。



### 2. ガイドラインの対象範囲

ガイドラインの対象範囲は、JR 古賀駅東口周辺地区整備想定エリアのうち、開発予定区域及び既存住宅地を含む約 5.9ha の範囲です。対象範囲については、ガイドラインに基づいて適切な開発誘導を図っていくとともに、ガイドラインに示した古賀市が目指す空間イメージを実現するための一定のルールを設定していきます。

また、対象範囲に隣接する区域の開発においても、ガイドラインを踏まえたまちづくりを目指していきます。



## 02 まちづくりの整備指針に基づく考え方

本編 7~14 ページ

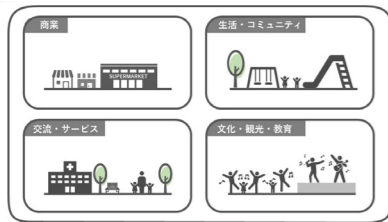
まちづくりコンセプト「歩きたくて暮らしたくなる 居心地の良いまちづくり」を実現するための5つの基本的な考え方を示します。

<b>1. 機能</b>	賑わいを創出する多様な機能集積	<b>2. 動線・ネットワーク</b>	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	<b>3. 景観</b>	既存工場などの立地特性を活かした街並みの形成
--------------	-----------------	---------------------	-------------------------------	--------------	------------------------

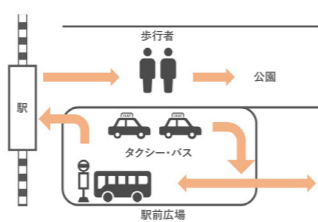
東口周辺、西口周辺、生涯学習ゾーンの3つの地区で賑わいの好循環を創出していくために、周辺との機能分担と相互連携に配慮した機能集積を目指します。

まちづくりコンセプトを実現するために、安全で効率的な交通ネットワークの形成を目指します。

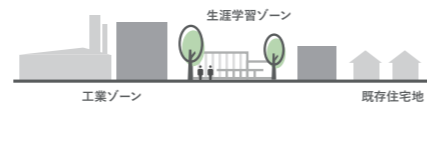
周辺の土地利用との連続性を意識し、歩行者の視線を重視し、古賀市の新たな玄関口にふさわしい街並みの形成を目指します。



東口に誘導する多様な機能



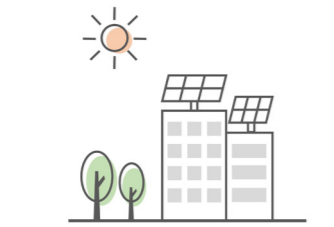
歩行者優先の環境を実現するネットワークづくり



周囲の街並みとの調和に配慮

### 4. 環境 脱炭素社会の実現に向けたまちづくり

JR 鹿児島本線が通る鉄道沿線の立地を活かしつつ、民間投資を促進させながら、都市の脱炭素化・エネルギー利用の合理化を目指します。



都市・交通の脱炭素化・エネルギー利用の合理化

### 5. 防災・防犯 安全・安心に暮らせる都市基盤の構築

防災基盤の整備に取り組むとともに、昼夜を問わず、人の目が行き届きやすい環境を整えるなど、防犯面でも安全・安心に暮らせる都市基盤の構築を目指します。



安全・安心に暮らせる都市基盤の構築

## 01 まちの特性

本編 5~6 ページ

### 1. JR 古賀駅周辺の立地特性

JR 古賀駅周辺は、「まち」のほぼ中心に位置しています。「まち」全体で見るとJR 鹿児島本線、国道3号、国道495号が通り、古賀ICにも近いことから、広域的な交通利便性に恵まれています。

駅西口と東口では異なる市街地を形成しています。西口では国道495号沿道を中心に商業・業務機能の集積のほか、駅直近という立地から10階前後のマンションが見られるのに対し、東口は大規模工場と市役所、生涯学習ゾーン（中央公民館、交流館、図書館・歴史資料館）などの公共施設が立地し、住宅は戸建てがメインとなっています。

### 2. JR 古賀駅東口周辺の現状

#### 【土地利用】

古賀駅開業後から工場立地が進められており、現在でも大部分は工場用地になっています。そのため、計画的かつ面的な市街地整備が行われておらず、駐車場などの低未利用地も多くあります。

#### 【交通アクセス】

東口の駅前広場には路線バスとコミュニティバスが乗り入れています。待機スペースが不十分のため、朝夕などのピーク時には自家用車による混雑が発生しています。

東口から近隣市町村や主要都市を結ぶ広域幹線道路として国道3号（香椎バイパス）がありますが、国道3号は古賀駅から約1km東側に離れた場所を通過しており、アクセス性に課題があります。

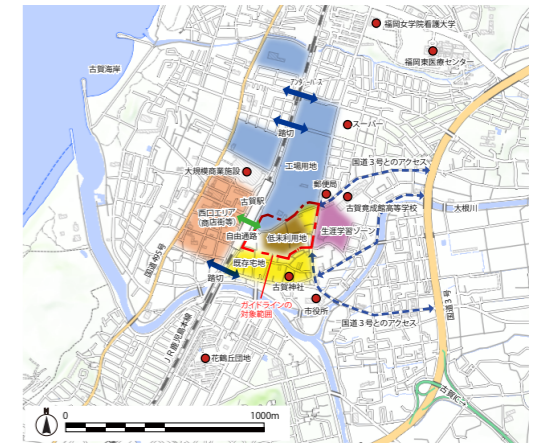
#### 【歩行者ネットワーク】

古賀駅の東口と西口の市街地は線路で分断されており、車で行き来する場合には南北の踏切まで大きく迂回する必要があります。一方で、歩行者は古賀駅の自由通路により往來することが可能であり、一日に約1,000人が東西の通り抜けに利用しています。

生涯学習ゾーンは、駅から東方面に直線距離で約300mの場所に位置していますが、歩行者が駅から生涯学習ゾーンへ向かうためには、郵便局前の道路を利用する必要があります。時間がかかります。

#### 【地域資源】

創業100年を超える工場や古賀神社などの歴史的資源のほか、工場前にある大クスノキ、大根川などの自然的資源などが立地しています。



## 03 空間形成の基本方針

本編 15~24 ページ

駅東口周辺地区における実現したいまちの将来像と、これに基づく5つの空間形成の基本方針を示します。

<b>方針1</b>	ヒューマンスケールな賑わいの連なりをつくる	<b>方針2</b>	オープンスペースの居心地の良さを高める	<b>方針3</b>	オープンスペースを介してまちをつなげる
------------	-----------------------	------------	---------------------	------------	---------------------

1階部分のしつらえやまちかどの演出により、ヒューマンスケール<sup>1)</sup>な賑わいの場の連なりをつくれます。また、公園に顔を向けた建物配置や賑わいをつなぐ機能の配置により、公園の回遊性を創出し、まちへと賑わいを波及させます。

誰もが安全・安心に過ごせる公園づくりを進めるとともに、休憩機能や日陰空間の配置により、オープンスペースの居心地の良さを高めます。また、機能の適切な配置により、多様なアクティビティを誘発します。

公園と古賀駅、生涯学習ゾーンをデッキや園内通路等の快適な歩行環境でつなげることで回遊性を高めます。既存工場などの周辺市街地とも連続性を確保し、公園とまちとのつながりを強化します。

### 方針4 古賀らしい個性ある風景をつくる

公園によるシンボル空間軸を活かして緑の連続性やアイストップ<sup>2)</sup>を意識した、個性が感じられる風景づくりを進めます。また、まちの履歴でもある既存樹木の保全や、古賀市の四季の移ろいを感じることができる植栽計画など、古賀らしいみどりの景観を形成します。

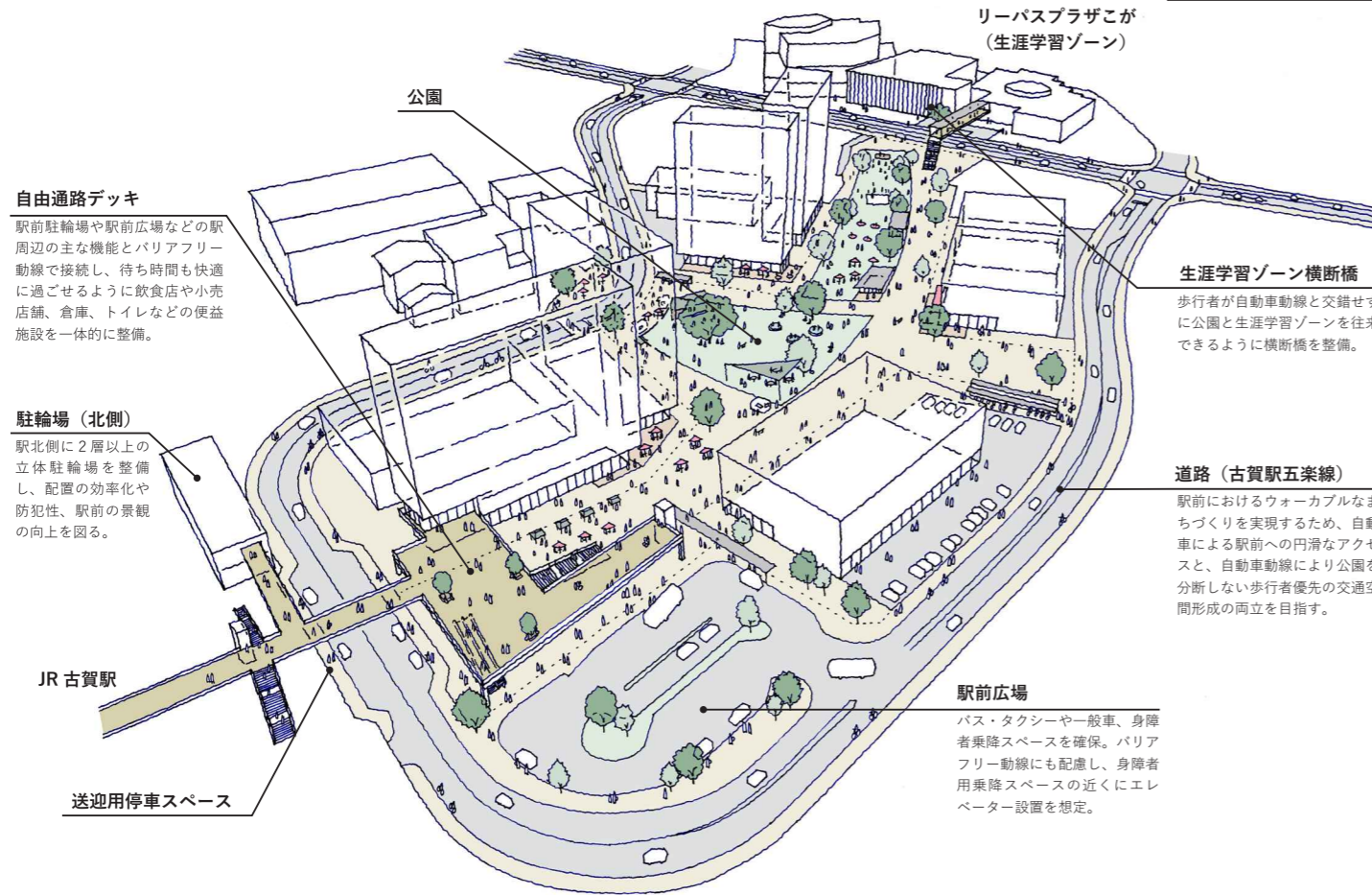
### 方針5 まち全体の質を高める

植栽等の工夫による公園と周辺の連続性の向上、境界部のしつらえの高質化、ストリートファニチャー<sup>3)</sup>のデザインの工夫により、まち全体の統一感や一体感を演出するとともに、防犯に配慮した照明計画による夜間景観の演出等により、まち全体の質を高めます。



まちの将来像：賑わいと憩いの舞台となる人を中心としたオープンスペース

【注釈】 1) ヒューマンスケール 人体、人間の感覚、行動に適合した適切な空間の規模やもの大きさ、それを実現するための尺度のこと  
2) アイストップ 街角や見通しの良い通り景観の正面にある、人の視線を引きつける建築物や樹木などの対象物のこと  
3) ストリートファニチャー 室内における家具（ファニチャー）のように街路や公園などの公共空間に存在するベンチやテーブル、看板等の施設のこと



## 2. 配棟計画

公園に顔を向けた建物配置とするとともに、低層階への賑わい創出に資する機能を誘導します。

公園や既存住宅地の日照環境に配慮し、南側の開発用地の建物高さを抑制します。

駐車場等を整備する際にはループ状道路側に設けるなどの配置の工夫や、公園に面する場合は公園からの見え方に配慮します。

### ■居住ゾーン

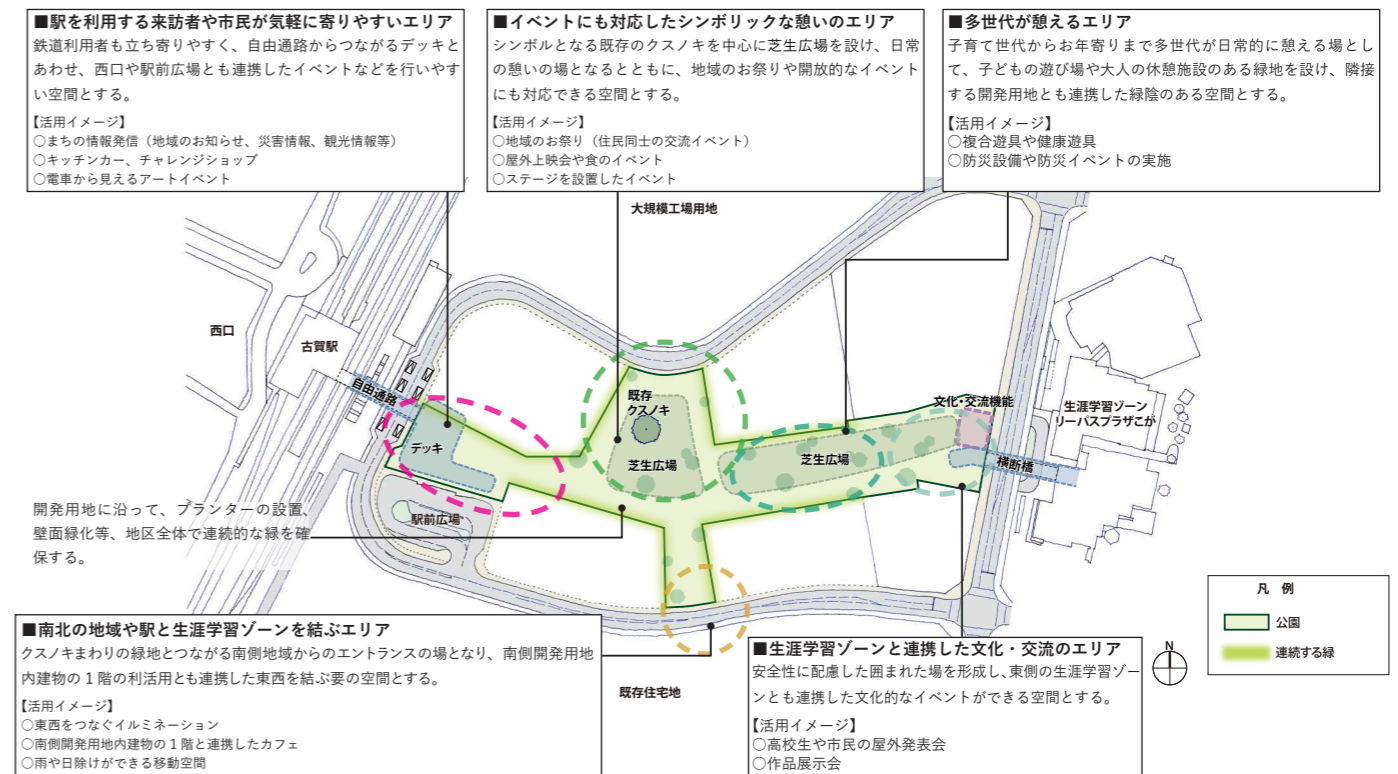
古賀市の将来的な定住人口の増加を見込み、公園北側の開発用地には、居住機能に特化した施設を誘導する



## 04 まちのつくり方

### 1. 公園

東西南北の周辺地域を十字でつなぐ公園全体を場所毎の特徴を活かした5つのエリアとして位置づけ、それぞれの空間特性と利活用イメージを整理します。それぞれのエリアは4つの街区や生涯学習ゾーンとも連携し、公園全体が日常利用とイベント利用とが共存できる空間とします。



## 05 実現に向けて

### 整備の進め方

市民・地域住民の意見を踏まえた、よりよいまちづくりの実現を目指し、以下に示す進め方を踏まえ、整備を進めていきます。

#### STEP 1：計画内容の深度化

- ワークショップなどのオープンプロセスによる市民意見の集約や各種調査・検討を経て、概略的な計画からより詳細な設計のための検討を行う。

#### STEP 2：市民・関係者協議

- 計画内容の深度化と並行し、地権者や地域住民と協議を進めていく。また、将来的な利活用団体の醸成を行っていく。

#### STEP 3：公共基盤工事の実施

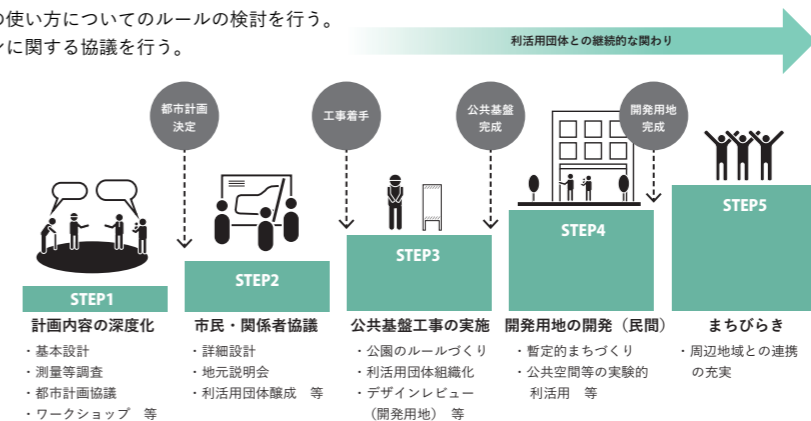
- 地権者や地域住民の意向に配慮しつつ、道路や公園等の基盤整備における工事を段階的に着手する。
- 公園をはじめとする公共空間の使い方についてのルールを検討を行う。
- 開発用地の整備内容のデザインに関する協議を行う。

#### STEP 4：開発用地の開発（民間）

- 住宅や商業機能、医療福祉機能等の誘導により、段階的にまちを形作っていく。
- 地域住民と新たな住民のコミュニティのあり方や醸成の仕組みづくりの検討を行う。
- 古賀駅西口とも連携しながら遊休地を活用して暫定的、実験的にまちづくりを展開する。

#### STEP 5：まちびらき

- 新たな住民や事業者も加え、古賀駅西口や生涯学習ゾーン、市内の周辺資源、地域住民との連携を高めながら古賀市中心部の魅力向上を図る。



# 福岡広域都市計画道路の変更（古賀市決定）

## 1. 概要

古賀市では、JR古賀駅とリーパスプラザこがとを公園空間で結び、ウォーカブル区域として居心地の良い空間創出によるまちづくりの推進を図っている。今回は、当該整備に向けて関連する都市計画道路の変更を行う。

## 2. 個別路線変更概要

### 【幅員の変更】

路線名：3・4・2-6 花見栗原線

起点：古賀市千鳥1丁目／終点：古賀市庄字栗原

延長：約2,870m、幅員：約16m、車線数：2車線

### 【起点、延長の変更】

路線名：3・4・2-16 後牟田大池線

起点：古賀市駅東2丁目／終点：古賀市美明2丁目

延長：約1,620m、幅員：約16m、車線数：2車線

### 【起点、終点、幅員、延長、駅前広場の面積、所在地の変更】

路線名：3・5・2-10 古賀駅五楽線

起点：古賀市駅東3丁目／終点：古賀市駅東2丁目

延長：約740m、幅員：約12m、車線数：2車線

駅前広場面積：約4,050㎡

駅前広場所在地：駅東2丁目および3丁目

## 3. 変更理由

○3・4・2-6 花見栗原線

・古賀駅五楽線の線形変更に伴う交差点部の幅員を変更する。

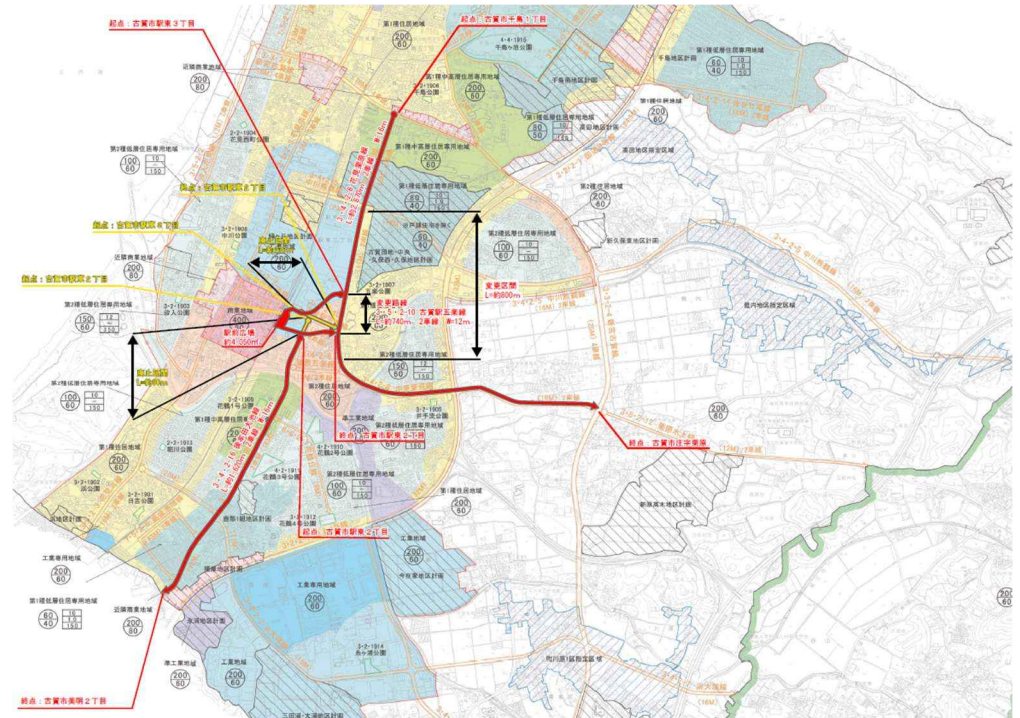
○3・4・2-16 後牟田大池線

・接続する古賀駅五楽線の変更に伴い起点及び延長変更する。

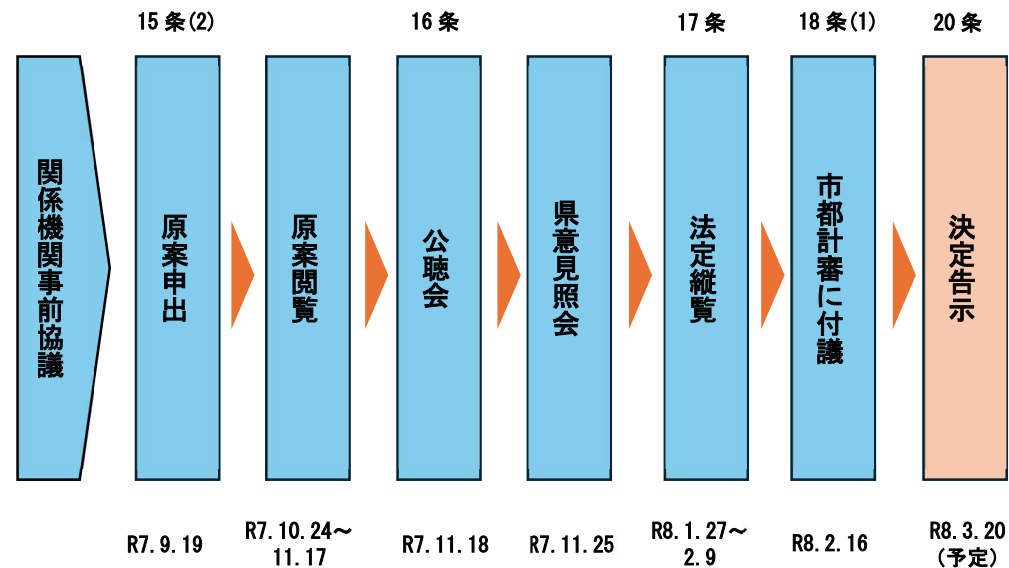
○3・5・2-10 古賀駅五楽線

・周辺敷地と一体となった公園空間の創出のため道路形状全般および駅前広場を変更する。

## 4. 位置図



## 5. 手続きスケジュール



# 福岡広域都市計画道路の変更(古賀市決定) 新旧対照図






古賀駅(東口)

リーパスプラザこが

東口駅前広場  
約4,050㎡

古賀市駅東2丁目

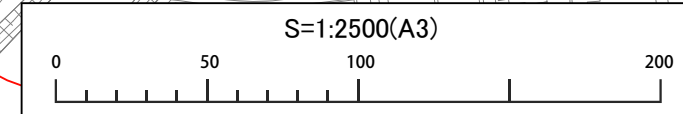
凡例

	変更増
	変更減
	変更無

3・4・2-16 後幸田大池線  
L=約1920m W=16m 2車線

3・5・2-10 古賀駅五菜線  
L=約740m W=12m 2車線

3・4・2-6 花見栗原線  
L=約2870m W=16m 2車線



公聴会開催記録書

対象となる都市計画の案の名称及びその概要	(名称) 福岡広域都市計画道路花見栗原線、後牟田大池線、古賀駅五楽線の変更 (案の概要) JR 古賀駅東口の再整備計画に基づき、花見栗原線、後牟田大池線、古賀駅五楽線の幅員・起点・終点・延長等を変更するもの。
開催日時	令和7年11月18日(火)16:00~16:20
開催場所	古賀市役所第2庁舎4階402会議室
出席者（市）	(議長) 建設産業部都市整備課長 大浦 康志 (その他) 長山古賀駅周辺開発推進課長、藤岡開発推進係長、 吉武都市計画係長、
出席者 (その他の関係機関職員)	出席者なし
公述申出数	1件
公述人数、公述人氏名及び住所	古賀市 (1番)
公聴会の経過に関する事項	開会 16時00分 変更原案の説明 16時05分~16時10分 公述(計1名) 16時10分~16時20分 閉会 16時20分
公述人が述べた意見の要旨	別紙参照
備考	

以上の内容に相違ないと認める。

令和7年11月19日

(公聴会議長) 職名 建設産業部都市整備課長 氏名(自署)

公述人が述べた意見の要旨

●■■■■ (1 番)	<p>○計画道路にかからない前提で生活基盤を築いてきたが、今回のルート変更により移転を求められている。</p> <p>→これまで説明会・陳情書・ワークショップ参加・パブコメなど、地域住民として誠実に意見を伝えてきたが、住民の不安や生活実態が十分反映されていない。</p> <p>○要介護の高齢両親（父：■■■歳・要介護■■、母：■■■歳・要介護■■）との在宅介護環境が現在の住居を前提として成り立っており、移転は極めて困難である。</p> <p>→介護サービス・医療支援体制・住環境が密接に結びついており、移転は生活と健康に重大な影響を及ぼす。過去には計画説明による不安で母の体調が悪化したこともある。</p> <p>○道路建設の必要性は理解しているが、住民の生活基盤を奪う形で進めるのは地域の持続性に反する。</p> <p>→ルート変更や設計見直しを検討し、移転回避の可能性を追求してほしい。強制的な立ち退きが前提のような進め方は容認できず、住民の生活を守る視点から計画の再検討を強く求める。</p>
----------------	---

『案に対する意見書及びその意見書  
に対する市の見解』

都市計画の案に対する意見書

令和8年 2 月 6 日

宛先 古賀市長

氏 名 [REDACTED]  
住 所 [REDACTED]  
電話番号 [REDACTED]

令和8年1月26日付け古賀市公告第3号により周知された、下記都市計画の案について、次のとおり意見を述べます。

記

◆都市計画の案

福岡広域都市計画 花見栗原線、後半田大池線、古賀駅五楽線の変更(古賀市決定)

(意見記載欄)

古賀駅五楽線が現在の直線から変形のループ状に変更されようとしています。  
この変形ループ状道路が安全安心に出来るのか甚だ疑問です。  
事業化になれば複数軒の地権者の合意了承を得るのにハードルは高いと思います。  
現在の都市計画道路の起点をリーバスプラザ前にして古賀駅前の駅前広場に繋げる。  
後半田大池線の延伸は必須で古賀駅五楽線と繋げる。  
現在の直線の古賀駅五楽線に幅広の歩道を確保する事により古賀駅からリーバスプラザ迄ウォークアブルな道路が出来る。  
古賀駅東口の未利用土地を有効利用するにはこの方法が現実的で最善と思われます。  
工事費用も安価になり地権者の数も少ない。  
変形ループ状に変更すればいつまでたっても工事は出来ないと思います。

この市道3路線の変更より古賀神社前の県道の拡幅工事、市役所前交差点の改良工事を優先すべきだと思います。

(利害関係記載欄) 変更後の都市計画道路に掛かる。

※ 意見はかい書で簡潔に記入してください。日本工業規格A4用紙1枚程度で別紙を添付しても構いません。

令和8年2月9日(月) 16:00までに古賀市都市整備課までご提出ください。

宛先 古賀市長

氏 名 XXXXXXXXXX  
住 所 XXXXXXXXXX  
電話番号 XXXXXXXXXX

令和8年1月26日付け古賀市公告第3号により周知された、下記都市計画の案について、次のとおり意見を述べます。

## 記

## ◆都市計画の案

福岡広域都市計画 花見栗原線、後牟田大池線、古賀駅五楽線の変更（古賀市決定）  
（意見記載欄）

福岡広域都市計画道路「古賀駅五楽線」が、直線から U の字の変更に伴い、現在都市計画道路に掛かってない我家が道路に殆ど掛かってしまい、新たな道路建設の為、自宅の移転を求められています。

5, 6 年前に、駅東開発説明会があつてから、その時のアンケートや、地域の皆さんと隣組で力を合わせて陳情書を提出、そしてその地域の「住環境を考える会」を作つて住環境を守る為の資料を作り、古賀市に要望書を提出しました。古賀市主催のワークショップ、市役所の説明会等にも参加してきました。

事業化して本当に工事が始められるのでしょうか？

莫大な予算を使って調査されていますが、実際、事業化した時、100 億円の費用が掛かるようにも聞きましたが、大丈夫なんでしょうか？

高齢者も多くなってきた地域ですが、月に 1 回地域の繋がりコミュニティーを大切にしています。皆が安心して住み続けていく為にも、変形のループ状、U の字形の道路ではなく、古賀駅～リーパスプラザまで、現在の計画古賀駅五楽線を 1 本に後牟田大池線を繋ぐと便利で、車の渋滞解消もなると思います。

私は介護を要する高齢の家族と同居しています。在宅介護をしていく為には、週に 3 回のデイサービス、週に 1 回の訪問看護、週に 2 回の訪問リハビリ、月に 2 回の訪問診療でお医者様に来て頂いて両親の様子、変化を温かく見守って頂いています。日常生活の多くを自宅で過ごす為、介護サービスや、地域のあらゆる支援体制に支えられています。高齢者にとっては、住み慣れた地域、人々と住み続けたいという願いがあります。

古賀市は、人権を大切にしたい「いのちかがやく街」作りがモットーになっています。

これからも、安心して子どもから高齢者まで安心して住み続けられる街づくりをお願いしたいと思っています。

（利害関係記載欄） 変更後の都市計画道路に掛かる

※ 意見はかい書で簡潔に記入してください。日本工業規格 A 4 用紙 1 枚程度で別紙を添付しても構いません。

令和8年2月9日（月）16：00までに古賀市都市整備課までご提出ください

## 「都市計画の案に対する意見書」に対する市の見解

令和3年8月に策定した『JR 古賀駅東口周辺地区のまちづくり基本計画』において、まちづくりのコンセプトを「歩きたくなる 暮らしたくなる 居心地の良い まちづくり」と掲げ、基盤整備の方針として、公園を中心に据えた「公園によるウォークアブルな都市軸の形成」さらに「公園による都市軸を生かした交通ネットワークの形成」と定めている。

これまでの間、今回の都市計画道路の変更はもとより、まちづくり基本計画や整備基本計画を策定する際にも住民説明会やワークショップ、また、地権者のご家庭に直接訪問させていただき、説明や対話を図りご理解いただけるよう努力を積み重ねてきた。

古賀駅東口周辺整備は広範囲に渡るため優先順位を付け、順位の高いものから事業を行っていく。まず初めに取りかかるのは、まちの玄関口でもある古賀駅前の再整備である。そこで、古賀駅東口からリーパスプラザまでの間の整備に着手する。具体的には今回都市計画道路の変更を考えている古賀駅五楽線及び花見栗原線の整備と、この2つの道路に囲まれた公園の整備に着手する。その後、屋敷五楽線、仮称大根川線、後牟田大池線へと整備範囲の拡大を図っていく。

公園を取り囲むように古賀駅五楽線をループ状の線形に変更することは、公園内で安全に歩行できる空間を確保することができ、また、ループ状の道路とすることで各方面から古賀駅へのアクセスの向上にもつながるものである。この道路線形は、市内部での検討にとどまらず、外部の専門家からも意見を聴取し、また、警察をはじめ各関係機関とも協議を行い決定したものである。

今後は、令和9年度の事業認可、令和10年度の事業着手をめざし、引き続き地域の皆さま、関係地権者の皆さまと協議を進め、ご理解を得ながら進めていく。

事業の実施に当たっては、活用できる国庫補助金などの財源を確保し、市全体の財政見通しによる将来の財政状況も勘案しながら進めて行く。