

古賀市都市計画マスタープラン(案)パブリック・コメント実施結果

令和2年4月8日 都市整備課

古賀市都市計画マスタープラン（案）に対してパブリック・コメント手続を実施した結果について、古賀市パブリック・コメント手続実施要綱（平成20年3月告示第20号）第11条第1項の規定に基づき、次のとおり公表します。

(1)政策等の題名	古賀市都市計画マスタープラン（案）
(2)政策等の案の公表日	令和元年11月21日（木）
(3)パブリック・コメント手続の実施期間	令和元年11月21日（木）から 令和元年12月20日（金） （30日間）
(4)意見等提出者数	4名、3団体
(5)提出意見等件数	12件
(6)提出意見等を考慮した結果及びその理由	下記のとおり

番号	該当項目 (改訂後のページを表示)	パブリック・コメント（ご意見）の内容 (原文のまま（個人情報等は除く）)	計画への反映	意見に対する対応
①	第2章 まちづくりの現状と課題 古賀市の都市の課題 P24	課題に至った説明がありません。誰のご意見なのでしょう。本当にこれが課題なのかよくわかりません。現状分析からの課題抽出の説明が欲しいです。この一番大切なページが一番ページ数が少なく、説明が足りてないと思います。課題とは逆に古賀市の強みも分析してほしいと思います。強みを強化することも大事だと思います。	修正します	「古賀市の都市の現状」に、課題へのつながりがわかるような説明を追加します。また、「古賀市の都市の課題」に、第2章及びアンケートとのつながりを図表で整理します。なお、土地利用方針図には、古賀市の強みを生かした土地利用転換の方針を示しています。
②	第3章 全体構想 市街化区域の方針 P34	JR駅が街の中心なのか。駅を中心とする考え方は、都会のコンサルタントの発想です。JR駅を古賀市民はどれだけ利用していますか。駅はいつ行っても閑散としています。駅を拠点づくりにする必要性、理由が理解できません。拠点づくりを真剣に考えるならば、市役所を駅の隣にもってくるような施策も打ち出してみてもどうですか。	原案のとおり	ご意見として承ります。 JR駅は、公共交通ネットワークの鉄道とバス路線を結ぶ拠点として位置づけています。古賀市内にはJRの駅が3駅あり、古賀駅は中心拠点、千鳥駅とししぶ駅は拠点に位置づけています。
③	第4章 地域別構想 花鶴地域 P61	JRししぶ駅に生活利便施設などの誘導を検討するとありますが、平成25年度に問題となった用途地域の変更問題をまた再燃させる気でしょうか。市役所は、当時の市民の意見を覚えているのでしょうか。当時の意見は少数意見であるかもしれませんが、もう少し表現を考えてください。	原案のとおり	ご意見として承ります。 現行の計画に記載している用途地域の一部見直しは、平成25年3月に変更済みで、この用途に基づいた、施設の適切な誘導を図っていくこととしています。
④	第3章 全体構想 P27～	前回のプランで作成した案で成就したのは何もしないと決めた部分が成就して、何かをしようとした部分が未達でないのか、つまり役所がここに来なさいここを開発しなさいと言って出来るわけが無い、市街化区域で商業地域の古賀駅東側は今は住宅地かシャッター店舗になっている、商業の売り上げは住宅地のコンビニにも劣るのではないのか。全体の構想としてマスタープランに縷々記しているが、総花的で核がないと思う。他市町村もマスタープランを画定していると思うが各々違いがあるように古賀市の特性特徴を考慮して策定すべきと思う。古賀市の特性は1に高速道路のインターチェンジで2に3号線と二日市線という幹線道路が近接に並行している事3に鹿児島本線の古賀駅が有り更に付け加えると旧3号線で有る、どう考えてもこれらを生かしてマスタープランを策定すべきと思う、軍事用語に戦略と戦術があり戦略は明確な目的を絞り戦術はそれを達成するために、自軍の能力と相手の能力を考慮して動き目的を達成する、しかし戦略が間違っていたら幾ら良い戦術でも戦略の間違いは補うことは出来ないと言われている。今古賀市の置かれている特性は前に上げた1から3の特性非常に良い道路網である、つまり物流に行くべきである。更に良い所は二日市線と3号線の間は殆どが農地なので虫食いが無く大規模な物流基地が可能である。今このような条件の良い物流基地は皆無と言って良いくらいである。戦略的には古賀市の特性を考えて物流基地として税金と雇用の創出とし、戦術的にはそれらを達成するためにマスタープランに織り込み公示する事である。最後に供給側がここに来いと言っても、選ぶのは消費者側なので役所はメニューの提示だけで良いそしたら供給側が思い付かなかった様な提案があるかもしれないと思う。	原案のとおり	ご意見として承ります。 現状の分析は行っておりますし、さまざまなご意見があることは承知しております。

番号	該当項目 (改訂後のページを表示)	パブリック・コメント（ご意見）の内容 (原文のまま（個人情報等は除く）)	計画への反映	意見に対する対応
⑤	第2章 まちづくりの現状と課題 古賀市の都市の課題 P24	土地利用の課題「コミュニティ活力の低下」について地域住民は切実に感じています。都市計画の性格上コミュニティ推進は別のステージと考えていますが、都市を使うのは住民です。使う人が中心の都市計画を推進されることを期待します。	原案のとおり	ご意見として承ります。 市街化調整区域における集落活性化は、当事者である地元の総意を条件に、都市計画の制度を用いた建築規制の緩和に取り組むこととしております。
⑥	第2章 まちづくりの現状と課題 古賀市の都市の課題 P24	都市機能の課題「水環境を保全」とあります。そもそも水を汚さないこと、河川の水をきれいに保つことを優先し、飲み水を作る時に薬剤等の使用をより減らしていく環境保全も必要と考えます。よって、「古賀市の都市の課題」として、自然環境保全、資源循環型社会、自然エネルギーなどの課題も明記しておく必要があると考えます。	原案のとおり	ご意見として承ります。 公共水域の水質環境の保全については、P44に記載しています。
⑦	第2章 まちづくりの現状と課題 古賀市の都市の課題 P24 第3章 全体構想 基本的な方向性 P34 市街化調整区域の方針 P36 都市防災・防犯の方針 P49	古賀市の都市の課題、生活環境の課題（18P）の「災害時における避難場所」及び「災害に強い都市基盤の整備」の具体的な表記が希薄である。市街地背後に隣接した高台の耕作放棄状態の農地は有効と考える。9月9日の自主防災組織研修会で古賀市が示された「地震に弱い、水が集まりやすい」現状図等からも、大規模水害等を念頭に置く時、特に市街地住民に比較的近い「高台へ逃げる」の安全な場所を「オープンスペース」（36P）等へ土地利用への転換・整備は、極めて有用とふまえる。以上の趣旨から第1に25Pの「基本的な方向性」の③にその旨を織り込む。第2に25Pの「市街化調整区域の方針」の④にその旨を織り込む。第3に25Pの「利用区分別の方針」に大規模災害想定避難地整備等の検討といった字句を挿入する。第4にP36の都市防災・防犯の方針の①「安全安心な都市づくりの推進」の表記もハザードマップ等をふまえた発生しうる古賀市の自然災害の想定が伝わる記述へと補強すべき。	原案のとおり	ご意見として承ります。 災害に関する具体的な対応等については、個別計画における検討事項としています。
⑧	第4章 地域別構想 小野地域、古賀東地域 P54、55、56、57	42Pの小野地域、45Pの古賀東地域の道路・交通体系の方針に「スマートインターチェンジの設置を検討します」とありながら41P、44Pの図には記載がない。前回の『都市計画MP2009-2030』の例により明記すべき。	原案のとおり	ご意見として承ります。 スマートインターチェンジについては、社会情勢、古賀市の現状、近隣自治体の動向などを踏まえ、古賀市が設置するメリットや費用対効果を勘案しながら、改めて、今後のあり方を検討する時期であると判断し、改訂版の記載としています。
⑨	第3章 全体構想 道路・交通体系の方針 P42 第4章 地域別構想 花見地域 P64	旧宮地岳線跡地の都市計画について 現状の問題点をまず知っていただきたいのですが、①まっすぐな道なので速度を上げた車が通る。 ②スイミングスクールの小型バスが速度50キロくらいで通ると、振動で家が揺れる。（ちなみに我が家は6年前の新築で、地盤調査も問題ない土地である）交通量が増える場合は騒音や排気ガス、車道を広げることによる車の振動被害が考えられるので完全な対策をしてほしい。震度計や騒音計で測定することを勧める。③現状でも低層住宅地の生活道路としては、交通量がわりとある。にもかかわらず歩道も信号も横断歩道もない。通学路にも関わらずしっかりした歩道がなく危険である。 【①～③を踏まえて】古賀市は一番住みよいエリアに南北に延びる道をたくさん設けているため、まるで福津方面から福岡市に行く車の利便性のために古賀市が存在してるのではないかと思えるほどだ。なぜなら東西の道は歩道もなく、狭いままで信号機による青の時間は短く、南北道路優先	原案のとおり	ご意見として承ります。 道路整備、改良においては、今後も、安全かつ快適なものになるよう工夫してまいります。

番号	該当項目 (改訂後のページを表示)	パブリック・コメント（ご意見）の内容 (原文のまま（個人情報等は除く）)	計画への反映	意見に対する対応
⑨ の 続 き		<p>だからだ。古賀市民の目線で道路が成り立っていない。用途地域も商業地域ではなく、住宅地域であるから、古賀市の住民目線で、決して裏道化して交通量が増えないように考慮してほしい。また増えた交通量が確実に3号線へ行くような措置を最重要として考慮すべきだ。そうでないと完全に危険な裏道と化してしまう。アイデアとしてはクランクを設けたり、道路幅を小さくし角々したギザギザの道に一部したりして、速度を強制的に緩和させる対策を多く講じなければならないと思っている。交通による危険性を排除した作り、子どもが遊ぶエリアや、排気ガス汚染をとどめるための緑地化計画、振動・騒音の除外、ゆったりした歩道、静かな環境、この全てがそろえることが優先だと思う。このように道路をただ作ればよいという問題ではない。上にあげたような問題を解決し、それら条件が整って、あくまでも古賀市の住民目線で住宅地域にあるべき道路の姿として考えなければならない。雨季の洪水の危険性の対策も道路より低い場所に住宅がこないように初めから計画すれば良いと思われる。水はけの問題は重要である。道路より人命と古賀市住民の生活が第一である。現状の交通量で2トン以上の大型車が通るたびに揺れを観測するので、その改善がなされることは必須である。</p> <p>提案</p> <ul style="list-style-type: none"> *マウントを作ったり道路を角々とさせてむりやり減速させる措置を講じる。 *クランク等の措置を講じる。 *自転車道や歩道の十分な広さの確保。 *住宅からなるべく引き離すように道路を設ける。 *交通量が増えない対策を講じる（何時から何時までとか） *増えた交通量が完全にさばける東西の道路幅や交通インフラを先に整える。 *住民に安全な道路。 *まず十分な東西道路の整備が優先。福津市の住民がこの道路を裏道として使わないようにあらゆることを講じなければならない。 *振動・騒音をなくす十分な調査や対策（2トン以上は通行禁止とか、道路の振動吸収対策） *十分な緑地化（道路幅は広くせずに歩道と緑地化に力を入れること） *速度制限を厳重に。 		
⑩	<p>第4章 地域別構想 小野地域、古賀東地域 P54、55、56、57</p>	<p>・小野地域・古賀東地域においてスマートインターチェンジ（S I C）設置を検討すると記載がありますが、以前の都市マスからすると、当該地域は古賀サービスエリアであると思います。平成28年3月に、いであ株式会で調査等された事は知っていますが、その後の設置に向けての動きが無い状態だと思います。調査は当時議会で承認され予算も組まれたにもかかわらず、その後S I C設置に向けて具体的に進んでいないのではないのでしょうか。設置する場合の古賀市の費用負担や経済効果・周辺の不動産評価の変化に伴う固定資産税収の想定等、市民に詳細の開示を進めなければならないと思います。</p> <p>・古賀サービスエリアを起点と考えると、S I Cの設置は古賀市はもとより、福津市や宗像市と一丸となって設置を進める方法を考えるべきではないのでしょうか。周辺地域・県・国の協力を仰ぎ早急に</p>	原案のとおり	<p>ご意見として承ります。</p> <p>スマートインターチェンジについては、社会情勢、古賀市の現状、近隣自治体の動向などを踏まえ、古賀市が設置するメリットや費用対効果を勘案しながら、改めて、今後のあり方を検討する時期であると判断し、改訂版の記載としています。</p>

番号	該当項目 (改訂後のページを表示)	パブリック・コメント（ご意見）の内容 (原文のまま（個人情報等は除く）)	計画への反映	意見に対する対応
⑩の続き		<p>設置に向かって行くべきだと思います。</p> <p>・小野地域においては古賀サービスエリア南側がほ場整備のエリアと図示されています。上記のようにS I C設置を古賀サービスエリアと考えるとほ場整備を行うのではなく、工業系他の企業を誘致出来るエリアにすべきではないでしょうか。ほ場整備は行うべきではないと思うのですが、行うにしても図示のほ場整備エリアが適所とは思えず、エリアの再考をされるべきだと思います。</p>		
⑪	<p>第3章 全体構想 都市防災・防犯の方針 P49</p>	<p>狭あい道路について、隅切りや道路の拡幅を進めるとなっていますが、現状で補助金等を使ってでも進めるべきだと思います。建物建替え時セットバック等の成り行きに任せるのではなく具体的に費用積算を行い早急に取り組むべきだと思います。</p>	原案のとおり	<p>ご意見として承ります。</p> <p>生活道路における狭あい道路の改善については、状況に応じた手法で取り組んでまいります。</p>
⑫	<p>第4章 地域別構想 小野地域、古賀東地域 P54、55、56、57</p>	<p>新都市計画法に基づき、中川熊鶴線 16m は市の東西の幹線道路と位置付けされています。市街化調整区域内飛び地の玄望園 28.2h a も開発され、これを含む北側（舞の里）東側薦野の水田等を含む約 230ha の土地区画整理事業に取り組めば、70 万坪の面積で固定資産税は現状約 420 万円位で、区画整理事業が完成すれば 49,000 万円位の固定資産税が毎年市に入り、地権者もそれなりの収入が得られます（売却もよし、貸地もよし）。</p>	原案のとおり	<p>ご意見として承ります。</p> <p>人口減少社会における都市計画のあり方には、持続可能性が求められており、大局的な観点から開発と農地保全の調整が図られるべき案件であると考えます。</p>