

■ パブリック・コメントによる意見及び意見に対する対応

(パブリック・コメント実施期間) 令和元年 1 月 2 1 日から 1 2 月 2 0 日まで (意見書提出者) 4 名、3 団体 (意見数) 1 2 件

No.	項目	意見 (原文まま)	該当 ページ	意見に対する対応 (案)
①	古賀市の都市の課題	・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。	P11~22 P23 P37	課題へのつながりがわかるよう説明を追加し、「古賀市の都市の課題」に第 2 章及びアンケートから課題へのつながりをビジュアル的に整理します。また、土地利用方針図に古賀市の強みを活かした土地利用転換を図ることを示しており、原案のとおりとします。
②	JR 駅を中心とした拠点づくり	・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いますか。	P31	JR 駅については、公共交通ネットワークの JR とバス路線を結ぶ拠点として位置づけをしています。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と位置づけしており、原案のとおりとします。
③	花鶴地域・まちづくりの方針	・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。	P59・60	現計画で用途地域の一部見直しについて記載しており、これについては平成 25 年 3 月に変更済みであり、この用途に基づいた施設の適切な誘導を図るため、原案のとおりとします。
④	全体構想	私は久保区、荏打区、庄区で区画整理組合方式で開発を行おうとしている準備グループの代表です。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分けが無い、市街化区域で商業地域の古賀駅東側は今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 号線有る、どう考えてもこれ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。今この様な条件の良い物流基地は皆無と言って良い位である。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。	P31	有効利用が見込める土地については、適切に活用していきますということを記載しており、原案のとおりとします。
⑤	古賀市の都市の課題	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。	P23 P34	市街化調整区域における集落活性化については、地元と話し合いにより都市計画の制度を用いて建築規制の緩和を図るよう調整することとしており、原案のとおりとします。

⑥	古賀市の都市の課題	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。	P23	公共水域の水質環境の保全については記載されているため、原案のとおりとします。
⑦	高台にある市街化調整区域の土地利用	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「利用区別分別の方針」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36P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。	-	災害に関する具体的な対応等については、個別計画で検討することになるため、原案のとおりとします。
⑧	スマートインターの設置検討の表記	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。	P38	スマートインターチェンジについては、周辺環境の変化等により設置場所も含め再考することとしており、原案のとおりとします。
⑨	旧宮地岳線跡地の都市計画について	<p>前面道路に面した所に自宅を所有しています。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。</p> <p>【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い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いく、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、この全てがそろう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。道路前の我が家は現状の交通量で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>	P33 P38	ご意見として承ります。道路整備、改良においては、今後も市民の意見を伺いながら安全かつ快適に利用できるよう配慮してまいります。

		<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	スマートインターチェンジ設置検討	<ul style="list-style-type: none"> ・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、いであ株式会社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し進めなければならないと思います。 ・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でしょうか。周辺地域・県・国の協力を仰ぎ早急に設置に向かって行くべきだと思います。 ・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。 	—	古賀サービスエリア南側地域は都市計画区域外であり、工業系他の企業誘致を進めることを計画する区域ではないため、原案のとおりとします。
⑪	都市防災の方針	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	P36	ご意見として承ります。生活道路における狭あいな道路の改善については、状況に応じた手法を検討しつつ、今後も市民の理解と協力を得ながら取り組んでまいります。
⑫	土地利用方針	<ul style="list-style-type: none"> 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28.2ha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）。 	—	ご意見の区域について、何らかの土地利用を検討する計画を有しておりません。また、市街化区域外におきましては、大規模な住宅地開発は見合わせる事としており、原案のとおりとします。