

# J R 古賀駅東口周辺地区まちづくり基本計画（案）パブリック・コメント実施結果

令和3年8月10日 都市整備課 古賀駅周辺開発推進室

J R 古賀駅東口周辺地区まちづくり基本計画（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	J R 古賀駅東口周辺地区まちづくり基本計画（案）
(2) 政策等の案の公表日	令和3年6月18日（金）
(3) パブリック・コメント手続の実施期間	令和3年6月18日（金）～令和3年7月20日（火）
(4) 意見等提出者数	7名
(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

## ■提出意見等を考慮した結果及び理由

番号	該当項目	パブリックコメント（ご意見）の内容	計画への反映	ご意見への回答
1	I 古賀市の特性と課題 3 JR古賀駅東口周辺地区開発構想施策のイメージ（5ページ）	<p>「歩いて暮らせる回遊性のあるまちづくり」という視点は、大いに賛成。今後の人口減少を踏まえれば、駅を中心にコンパクトな街づくりが目指されるべきであり、駅前に公園や広場を充実させた上で、そこから歩いて生活圏が形成できるようなまちづくりを、時間をかけてでも目指すべき。幸い古賀駅東口は商業施設が現時点では充実していないので、「歩き」と親和性が強い公園やカフェ、小店舗、住宅などを中心に整備を進め、自動車や公共交通の回遊や、大型商店等の充実については、古賀駅西口に特化して整備しても良いのではないかな。</p>	<p>ご意見として承ります。</p>	<p>9ページの整備の方向性に記載のとおり、歩いて回遊し、滞留するような空間や機能を目指して取組を進めて参ります。</p> <p>ご指摘のとおり大型商店等の立地などは現時点で検討しておりません。</p> <p>また、東口、西口の駅前広場を通じた交通ネットワークの役割については今後検討して参ります。</p>
2	II まちづくり基本計画 1 まちの将来像（6ページ）	<p>まちづくり基本計画の「1まちの将来像」における記載において、「リーパス以東道路整備による…」という記載については、再考を指摘したい。現時点で、駅東口周辺での自家用車の通勤・通学の渋滞は若干みられるものの、今後、人口が減ればさらに悪化する見込みは少ないと考えられる。また、古賀駅東口に公園や歩道、カフェなどが整備されたとしても、類似の環境は新宮などにも既にあり、遠方からの訪問者の増加が見込めるとは思われな（古賀市内の近隣住民の快適性が高まれば十分）。記載にあるような道路整備を進めるよりは、「歩いての回遊性」の充実をよりはっきりさせるものとするために、車道整備をしないことで浮いた予算で古賀駅西口の歩道の拡充をしたり、「東口周辺地区整備想定エリア」から車両を完全にシャットアウトし、自家用車で古賀駅を訪問する電車利用者については、郵便局の前を通る道路からスムーズ乗降できるように路側帯を工夫し、そこから先は駅まで歩道や公園を歩くスタイルにすれば良いのではないかな（身障者等、駅に直接車両がアプローチする必要がある事例については、古賀駅西口の整備で対処すれば良いと考える（バスターミナル等も西口に全て移行し拡充すれば良いのではないかな））。</p> <p>例えばイタリアのベネチアは、地域内の車両の通行を完全にシャットアウトすることで、静穏な街と歩行者に自由な空間づくりをしている。また、結果として建物間の距離が近く、道路が狭くても良いことで、街のわい雑感を通じたわくわく感を形成しており、古賀駅東口の開発についても参考になると思う。</p>	<p>ご意見として承ります。</p>	<p>「リーパス以東道路整備による国道3号へのアクセス性向上」については、上位計画である古賀市都市計画マスタープランに記載のとおり、JR古賀駅周辺と青柳地域、小野地域を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の形成を目指していくものです。</p> <p>また、誰もが利用できる交通基盤およびネットワークの充実と、人中心の歩いて回遊できる空間との両立を図っていけるように検討を進めております。</p>

番号	該当項目	パブリックコメント（ご意見）の内容	計画への反映	ご意見への回答
3	II まちづくり基本計画 1 まちの将来像 (6ページ)	<p>同じく案にある市内拠点間の交通ネットワークの向上についても、利用者のニーズを十分把握して、その採算性を考慮しながら整備すべきと考える。例えば、案の6ページにある工業団地への通勤者はほとんどが古賀駅の利用者ではなく、自家用車での移動であると考えられ、駅から工業団地へ公共交通を充実させても、利用者の増加や採算性の確保が厳しいのではないかと。一方、特に外国人労働者は自転車で通勤している姿がよく見られるため、通勤の快適性・安全性の観点からは歩道・自転車道の整備を進めた方が、投資額が少なくすむとともに、利便性の費用対効果も高いと考えられる。一方、例えば薦野エリアといった駅や生活に必須なお店から比較的遠いエリアについては、公共交通の重要性が今後ますます高まり、特に自家用車を利用できない高齢者にはライフラインとなるため、その整備については、のるーとなどの新しい仕組みを参考としつつ、低コスト+採算性のあう公共交通の仕組みの充実を図るべきと考える（長期的な目標としては、そのような比較的市中心街地から遠くに住む人々が、駅近くに移転するようなインセンティブを充実させていくことも必要と考える（例えば、市中心街地からあまりにも離れた地域については、公共インフラの整備はXX年後からは市として約束できない、といった宣言も長期的には必要になってくるのではないかと））。</p>	<p>ご意見として承ります。</p>	<p>ご指摘のとおり、交通ネットワークの向上の対応については、古賀市地域公共交通網形成計画に基づき、慎重に検討した上で進める必要があると認識しております。</p> <p>また、歩道・自転車道についても古賀駅東口周辺地区に限らず、より広域的な範囲で整備の検討に努めてまいります。</p> <p>ご認識のとおり、本計画は6ページに記載しておりますコンパクト+ネットワークの考え方についても検討していく必要があると考えており、将来的に機能の集約と地域間のネットワークを視野に検討を進めてまいります。</p>
4	II まちづくり基本計画 2 まちづくりのコンセプト (7ページ)	<p>将来にわたり市民にとって、より良い空間づくりというコンセプトであるなら、社会情勢が如何に変わろうとも、対応できる立派な市役所を建ててほしいと思います。</p> <p>古賀駅東口周辺地区に、新しい市役所の建設が核となり明るい安全なまちづくりを期待します。</p>	<p>ご意見として承ります。</p>	<p>古賀駅東口周辺地区をより良い空間としていくために、機能として何が必要であるか市民の方のご意見も踏まえながら、今後検討してまいります。</p>
5	2 まちづくりのコンセプト (7ページ)	<p>歴史ある古賀の地形の一つでもある大根川の山から海まで通るように土手を整備し、そこを散歩しながら主要な古賀市役所、リーパスプラザ、古賀駅前に繋げてアクセスさせるというものです。</p> <p>ランドスケープ（景観）を計画し、健康をテーマに子どもからお年寄りまで散歩や川や海の生態研究、ランニングなど今も綺麗な菜の花ロードと繋げて、薬王寺温泉も色んなものが繋がります。</p> <p>永い計画になるとは思いますがご検討頂きたいと思っております。</p>	<p>6ページのIIまちづくり基本計画            1まちの将来像を以下のとおり追記します。</p> <p>短期 ◇駅周辺のより広域的な歩行空間創出</p>	<p>ご指摘のとおり、古賀駅東口周辺地区だけではなく、より広域的に人が歩いて過ごすことができるようなまちづくりを目指していく必要があると認識しておりますので、修正します。</p>

番号	該当項目	パブリックコメント（ご意見）の内容	計画への反映	ご意見への回答
6	III 整備の方向性 1 土地利用・導入機能の方向性 (9ページ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・電車の待機時に利用できる薬王寺温泉の足湯</li> <li>・農作物直売所又は、加工団地のアウトレット（製造過程でのB級品を安く販売）</li> <li>・線路沿いに古賀横丁をつくる（古賀バルウォークを開催）</li> <li>・ニビシ工場見学（歩いて醤油ができる工程をガラス越しで見学）</li> <li>・古賀市のキャラクターのオブジェを設立</li> <li>・健康に配慮された遊具やコスモス畑など豊かな景観の公園（四季を感じられる花）</li> </ul>	ご意見として承ります。	古賀駅東口周辺地区をより良い空間としていくために、機能として何が必要であるか市民の方のご意見も踏まえながら、今後検討してまいります。
7	III 整備の方向性 2 基盤整備の方向性 (10ページ)	<p>現計画の中に少なくとも2つのコミュニティ（文園・松ヶ丘）が含まれており、その住民への影響がとて懸念されます。</p> <p>この地域もおおよそ60年続くコミュニティとなります。開発の場所や内容によりますが、区画によってはこの長く形成されてきたコミュニティの消滅の可能性とそれぞれの今の住環境への影響が心配されます。</p> <p>計画書では中心部に位置しますクスノキのみが保存されるような書き方でしたが、その他原住民の暮らしへの影響や住環境を再度ご検討していただきたいと考えます。</p>	ご意見として承ります。	<p>近隣住民の方々のご意見も踏まえ、総合的に本計画に沿った整備を検討してまいります。</p> <p>その際に、長年形成されてこられたコミュニティが失われることのないよう配慮に努めます。</p>
8	III 整備の方向性 2 基盤整備の方向性 (10ページ)	<p>計画区域に入らず隣接する地域に関しても、計画内容によっては現在「第二種住居地域」の住宅地の環境の中で、用途地域の変更により高層マンションの建設などによる日影への影響が懸念されますので、壁面後退による圧迫感の緩和などあらゆる面から検討が必要と思います。古賀駅西口のように高層マンションが秩序なく立ち並び、住環境の劣化に繋がって問題です。前事例を避けるためには、早期から住民の意見に耳を傾け、取り入れて計画を進めてもらいたいです。</p> <p>このように現駅東周辺の住民への意見を最優先して古賀市の未来のための都市計画を進めていって頂きたいと存じます。</p>	ご意見として承ります。	<p>日影の問題や壁面後退等、近隣住民の方々にも配慮した適切な地区計画を設定したうえで、整備を検討してまいります。</p> <p>また、進捗状況に合わせて住民の方々に向けた説明会等引き続き実施してまいります。</p>

番号	該当項目	パブリックコメント（ご意見）の内容	計画への反映	ご意見への回答
9	III 整備の方向性 2 基盤整備の方向性 (10ページ)	<p>妻の実家が古賀の図書館前にあり、昨年頃耳にした古賀駅東口の開発計画に関わるということでした。</p> <p>今は妻の両親、祖父母が暮らしており、祖父は介護が必要な状態でデイサービス等をりようさせていただいております。</p> <p>もし、開発計画にともなって家屋の取り壊し・転居等を余儀なくされることになれば、60数年住み慣れた土地を離れることによる心身の負担・ストレスなどは察するにあまりあるほどだと存じます。</p> <p>まだ実際の計画が不透明ですが、経験上、計画図面ができあがった後では変更が難しいのはわかります。</p> <p>どうか、住んでいる人々のことをないがしろにして図面を引き、「こうになりましたので立ち退いてください」みたいな事にならないよう、切にお願いいたします。</p>	ご意見として承ります。	近隣住民の方々のご意見も踏まえ、総合的に本計画に沿った整備を検討してまいります。
10	III 整備の方向性 2 基盤整備の方向性 (10ページ)	<p>現在、古賀駅東口への車道は郵便局から駅前、線路沿いに抜ける道しかありません。シンボル空間軸のウォークアブル遊歩道を造るのであれば、車道は、昔からの計画道路である後牟田大池線を古賀駅東口まで延伸し郵便局の道路と繋げるのが総合的に判断して合理的だと思われまます。その方が狭いニビシ醤油の遊休地を有効的に活用できると思います。古賀市の基本目標にすべての人が地域で支え合い健やかに暮らせるまちとあります。整備想定エリアに松ヶ丘、文園町二つの隣組が入っています。殆どの人が高齢化しており、今の住環境で住み続けたいと思っています。今のコミュニティーを続けたいと思っています。行政主導の開発が上手くいかないのは最初の話し合いでお互いに十分理解しないとトラブルが起きるそうです。開発にあたっては周辺地域の住民とワークショップを開くなど十分に相互理解の上で進めてもらいたいと思っています。既存クスノキの保全化とその活用策を検討とあります。我が家は築65年の古民家ですが木材は古賀の山から切り出して使用してまます。将来は登録有形文化財として活用したいと思っています。クスノキを残すのであれば古民家も残してもらいたい。壊すと文化的損失になります。</p>	ご意見として承ります。	<p>近隣住民の方々のご意見も踏まえ、総合的に本計画に沿った整備を検討してまいります。</p> <p>また、本計画では、JR古賀駅とリーパスプラザこがとを結ぶ東西のシンボル空間を軸にウォークアブル区域として居心地の良い空間創出を目指しております。ご指摘のとおり、後牟田大池線についても、計画道路として引き続き段階的に検討を進めてまいります。</p>

番号	該当項目	パブリックコメント（ご意見）の内容	計画への反映	ご意見への回答
11	Ⅲ 整備の方向性 2 基盤整備の方向性 (10ページ)	<p>文園の隣組一つ考えても、20世帯のうち70歳～100歳までの高齢者が25人も住んでいるという高齢者の地域になっており、最後までここに住み続けここで生涯を終えたいと思っただけの方が多いです。</p> <p>ニビシの遊休地3haを古賀市と協定を結べたからと、そこを開発するだけでは賛成するが、ついでにその周辺の「文園」「松ヶ丘」までも開発して、60数年かけて築き上げられた大切なコミュニティも壊そうとしている。</p> <p>古賀市では「いのち輝くまち☆古賀」の取組で平和と人権を重視したまちづくりが進められている。その様なまちづくりは、よその市町村と比べても胸を張って「人権を大切にしているまち」と誇りに思ってきました。</p> <p>今の駅東口の開発はあまりにも高齢者を蔑ろにした開発であることをを訴えたいです。</p>	ご意見として承ります。	<p>近隣住民の方々のご意見も踏まえ、総合的に本計画に沿った整備を検討してまいります。</p> <p>その際に、長年形成されてこられたコミュニティが失われることのないよう配慮に努めます。</p>
12	Ⅲ 整備の方向性 2 基盤整備の方向性 (10ページ)	<p>昭和47年に都市計画決定された古賀駅五楽線及び後牟田大池線があるのに、そこには着手せずに、ニビシ遊休地の周辺のエリアに、遊歩道を作るのは、まだ分かるが、その狭い遊休地の周辺を囲んだ道路を無理に作ろうとしている。周辺を囲んだ道路を作っても、古賀駅の朝夕の混雑や、雨天時の交通渋滞は、抜け道もなく緩和・解消できないのに無理に作る理由が分からない。</p> <p>後牟田大池線を計画通りに作ると、3号線と旧3号線に繋がるので、この道を駅まで通すと、全てが解消できる。何故、この道を作らないのかが大きな問題です。</p> <p>お金も、年月もかけて計画されてきた後牟田大池線を作らずに、中途半端な何もならない道路を作ろうとしていることに、駅東周辺の住民は皆、大きな疑問と同じ市民同士への差別ではないかと憤りを感じています。</p>	ご意見として承ります。	<p>本計画では、JR古賀駅とリーバスプラザこがとを結ぶ東西のシンボル空間を軸にウォークアブル区域として居心地の良い空間創出を目指しております。</p> <p>ご指摘のとおり、後牟田大池線についても、計画道路として引き続き段階的に検討を進めてまいります。</p>