

1. 課題抽出の視点

第2章を踏まえ、人口、土地利用、都市交通、都市機能、災害、財政の区分別に、現況（令和2(2020)年）・将来見通し（令和27(2045)年）の観点から都市の位置づけを整理するとともに、これと将来とのギャップを本計画の課題として設定します。

2. 古賀市が抱える課題

2-1. 人口

	現況（令和2(2020)年）・ 将来見通し（令和27(2045)年）	立地適正化計画上の課題
人口	<ul style="list-style-type: none"> ●本市の総人口、世帯数は増加傾向、世帯人員は減少傾向にある。 ●年少人口割合や生産年齢人口割合が減少し続けているのに対して、老年人口割合は上昇し続け、平成17(2005)年以降は年少人口割合より高い割合となっている。 ●市街化区域人口は増加傾向、市街化調整区域人口は平成12(2000)年をピークに減少傾向、都市計画区域外人口は平成12(2000)年まで急激に増加しその後は微減・微増傾向にある。 ●人口集中地区(DID)の人口は、増加傾向にある。 ●社人研推計(令和5年推計)では、令和2(2020)年の人口をピークに20年後の令和27(2045)年時点で、55,831人まで減少する見込みである。 ●工業系施設の立地により、将来的に新規雇用による人口増が見込まれる。 	<ul style="list-style-type: none"> ●将来の人口減少による低密度化を避ける必要がある。 ●子育て、単身世帯を中心とした世帯が定住できる新たな住宅環境を形成する必要がある。 ●高齢化の更なる進行に備えて、身近に利用しやすい都市機能を配置し、より良い居住環境を形成していく必要がある。
人口密度	<ul style="list-style-type: none"> ●DID人口密度は一定の水準を保ち、市街化区域内人口は上昇し続けていることから、都市全体としてはコンパクトに人口が集積している。 ●JR古賀駅周辺は工業系の土地利用がなされていることもあり人口密度が低い。 ●国道495号や国道3号沿いに人口が集積している。 	<ul style="list-style-type: none"> ●コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりに向けて、人口密度の低いJR古賀駅周辺への居住誘導を図る必要がある。
流入・流出	<ul style="list-style-type: none"> ●通勤・通学では、本市から市外に通勤・通学する人が市外から本市へ通勤・通学する人よりも多いため、年少人口や生産年齢人口の流出超過となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ●市外へ通勤している市民が市内で働けるよう、雇用の創出や定住の促進を図る必要がある。

2-2. 土地利用

	現況（令和2(2020)年）・ 将来見通し（令和27(2045)年）	立地適正化計画上の課題
土地利用	<ul style="list-style-type: none"> ●JR古賀駅周辺は、商業系及び工業系の土地利用が多い。 ●JR千鳥駅周辺は、公益的な土地利用が多い。 ●国道3号、国道495号、主要地方道筑紫野古賀線沿いに商業系の土地利用が多く、車での買い物向けの立地となっている。 ●本市の玄関口であるJR古賀駅周辺は住宅や工場が立地している。 ●準都市計画区域においても都市計画区域同様、住居系や工業系土地利用が増加傾向にあり、用途の混在が見られる。 ●JR古賀駅東口は「歩きたくなる 暮らしたくなる 居心地の良い まちづくり」をコンセプトとした新たなまちの創出を推進している。 ●将来的に、工業系土地利用転換の土地利用計画がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ●JR古賀駅周辺のポテンシャルを活かした土地利用が望まれる。 ●車が無くても買い物ができるよう、拠点周辺での生活利便性の向上により、魅力的な拠点形成を進める必要がある。 ●準都市計画区域の住宅、工場等用途の混在を抑制し、周辺環境と調和のとれた土地利用を図る必要がある。 ●新規雇用による人口増の受け皿となるよう、利用価値が高い土地については、住宅用地としての土地利用転換を進める必要がある。 ●市南西部の工業団地では、昭和40年代から造成、企業誘致を行ってきたが、今後は初期に立地した工場の老朽化に伴う建替えの増加が見込まれ、その受け皿となる用地を確保する必要がある。
新築動向	<ul style="list-style-type: none"> ●市内で新しく新築された戸建て住宅の約6割が市街化区域内であり、特に土地区画整理事業で整備された土地に建築された住宅が多い。 ●市街化調整区域や準都市計画区域における主要道路沿いに新築建物が建設されている。 	<ul style="list-style-type: none"> ●市街化調整区域や準都市計画区域における主要道路沿いの新築建物の増加がコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりと整合性が図られるかを注視する必要がある。
空き家・低未利用地	<ul style="list-style-type: none"> ●令和2(2020)年における市街化区域内の住宅系の空き家総数は、全体総数の約56%である。 ●市街化区域内における空き家数は、あまり減少していないものの、7割以上の空き家が流通している状況にある。 	<ul style="list-style-type: none"> ●市街化区域内の空き家が、将来にわたって流通していくかを注視する必要がある。

2-3. 都市交通

	現況（令和2(2020)年）・ 将来見通し（令和27(2045)年）	立地適正化計画上の課題
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ●鉄道の利用者数は、令和2(2020)年にコロナ禍の影響で利用者数が減少した。 ●令和4(2022)年には回復傾向にあるが、コロナ禍以前の利用者数までには回復していない。 	<ul style="list-style-type: none"> ●利用者数の増加に向けて、市内の各拠点から駅へのアクセス機能の強化が必要である。
バス	<ul style="list-style-type: none"> ●路線バスの利用者数は、概ね減少傾向である。 ●JR古賀駅からコスモス館までをコガバスが、JRししづ駅周辺をオンデマンドバスが運行しており、路線バスの運行しない地域を補完している。 	<ul style="list-style-type: none"> ●路線バス、コガバス、オンデマンドバスの交通ネットワークを維持する必要がある。
交通手段	<ul style="list-style-type: none"> ●通勤・通学や日用品等の買い物の交通手段は、自家用車が多くなっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ●高齢による運転免許の自主返納後の交通難民の増加が見込まれることなどから、既存の公共交通ネットワークを維持する必要がある。
交通	<ul style="list-style-type: none"> ●既存集落の多くが便利地域か不便地域に含まれ、空白地域は少ない状況である。 	<ul style="list-style-type: none"> ●都市機能誘導と連携した公共交通ネットワークの整備により、公共交通の利便性の向上と利用促進に向けた取組が必要である。

2-4. 都市機能

	現況（令和2(2020)年）・ 将来見通し（令和27(2045)年）	立地適正化計画上の課題
都市機能	<ul style="list-style-type: none"> ●商業機能は、コンビニエンスストアを除くとほとんどの施設が市街化区域に立地しているため、都市計画区域外の既存集落においては利用しにくい状況である。 ●医療機能、介護福祉機能、子育て機能、金融機能の施設は、市内全域に立地している。 	<ul style="list-style-type: none"> ●将来の人口減少による都市機能の撤退が考えられるため、居住誘導を行い、サービスを維持する必要がある。 ●既に立地している都市機能を活かしながら、不足する都市機能を誘導し、地域特性に応じた都市機能の立地を促進することが求められる。
徒歩圏人口カバー率	<ul style="list-style-type: none"> ●市街化区域における徒歩圏人口カバー率は、全ての機能で概ね7割以上となっており、利便性はよい。 ●市街化調整区域では、商業機能（コンビニエンスストア）、医療機能、介護福祉機能、金融機能は徒歩圏人口カバー率がおおむね70%程度である。 ●準都市計画区域は、ある程度人口が集積しているが、各種都市機能の人口カバー率が低い。 	<ul style="list-style-type: none"> ●都市計画区域内の人口集積地は、生活利便性を高め、より良い居住環境を形成する必要がある。 ●生鮮食品や生活用品を購入できる商業施設が徒歩圏にない場所は、生活に必要な最低限の都市機能を適切に誘導し、サービスを維持する必要がある。 ●市街化調整区域、準都市計画区域の都市機能は、将来の人口減少を考慮しながらも、人口集積に応じ、最低限生活に必要な都市機能の維持が必要である。

2-5. 災害

	現況（令和2（2020）年）・ 将来見通し（令和27（2045）年）	立地適正化計画上の課題
災害	<ul style="list-style-type: none"> ●大根川と谷山川の合流部では、3.0m以上5.0m未満の洪水浸水想定区域（想定最大規模）が指定されている。 ●大根川の両岸に家屋倒壊等氾濫想定区域が指定されている。 ●津波浸水想定区域は、海岸沿いのエリアに指定されており、一部市街化区域内に指定されている。（浸水深は0.3m未満） ●市街化区域内の丘陵地の一部が、土砂災害警戒区域に指定されている。 ●海岸部に高潮浸水想定区域が指定されており、市街化区域においては、国道495号西側の市街地を含む範囲で想定されている。大根川河口付近では浸水深3.0m以上が想定されている。 ●内水浸水想定区域が都市計画区域を中心に広く指定されている。（想定浸水深3.0m以上の箇所は少ない） ●周辺の主要活断層による地震及び直下型の地震の発生を想定した場合、震度5弱から震度6強の揺れが想定されている。 	<ul style="list-style-type: none"> ●災害リスクを考慮した、安全な居住地の形成や、災害時の避難対策が必要である。

2-6. 財政

	現況（令和2（2020）年）・ 将来見通し（令和27（2045）年）	立地適正化計画上の課題
歳入・歳出	<ul style="list-style-type: none"> ●市税収入は微増傾向にあるが、今後は生産年齢人口の減少に伴い、市税収入の停滞若しくは、減少が予想される。 ●扶助費が年々増加している。 	<ul style="list-style-type: none"> ●人口の維持及び生産年齢人口の増加による税収を確保する必要がある。 ●市民の健康意識を高め、扶助費の抑制を図る必要がある。
公的不動産	<ul style="list-style-type: none"> ●老朽化が進行しているものや内部設備の更新時期を迎えているものなどがある。 ●将来の維持費用試算を見ると、公共施設（建築物）で1.7億円、インフラで5.0億円増大すると見込まれている。 	<ul style="list-style-type: none"> ●コンパクトシティの形成と連動した施設の集約や適正配置、市民や民間事業者との連携等による公共施設の維持管理等が必要である。 ●施設継続のために必要な費用や利用状況を踏まえた施設保有の必要性を検討し、他施設との複合化等の可能性について検討を進める必要がある。

1. 上位計画におけるまちづくりの方向性

1-1. 第5次古賀市総合計画における基本目標

第5次古賀市総合計画では、都市イメージの実現や基本目標の達成に向け、4つの土地利用構想を掲げています。

■都市イメージ

ひと育つ こが育つ

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

■基本目標

- ・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
- ・すべての人が地域で支え合い 健やかに暮らせるまち
- ・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
- ・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

■土地利用構想

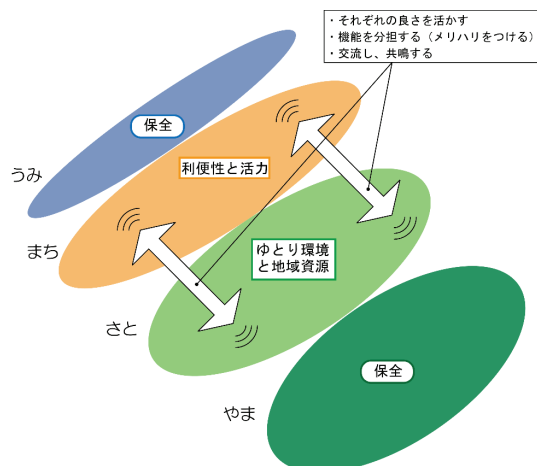
- ・市の玄関口に相応しい魅力ある空間の整備
- ・都市の活力の基礎となる産業用地の確保
- ・安全・安心で活力ある生活を支える居住地域の形成
- ・海と山の豊かな自然や良好な農林業環境の保全

1-2. 都市計画マスタープランにおける都市づくりの理念

古賀市都市計画マスタープランでは、4つの都市づくりの理念を掲げ、“まち”が持つ利便性と活力と、“さと”が持つゆとり環境と地域資源を機能分担し、それぞれの良さを生かしたメリハリのある都市づくりを進めることとし、それぞれが交流しあい、共鳴しあう都市づくりをめざしています。

■都市計画マスタープランにおける都市づくりの理念のイメージ図

- “うみ”と“やま”の自然を大切にする都市づくり
- “まち”の利便性と魅力を高める都市づくり
- “さと”のゆとり環境と潤いを保つ都市づくり
- “まち”と“さと”をつなぐネットワークづくり



2. まちづくりの方針

本市は、九州地方の中核都市である福岡市の都心部まで約 15 km という立地にあり、福岡市や近隣の市町から容易にアクセスできます。また、JR 鹿児島本線、九州自動車道、国道 3 号、国道 495 号及び主要地方道筑紫野・古賀線が縦断しており、広域交通にも恵まれています。

本市の西部は、居住地や都市機能が集積した都市的な日常を過ごすことができる“まち”となっています。“まち”には、市役所やリーパスプラザこが等の公共施設や商業施設等が立地し、多様なにぎわいを有した JR 古賀駅周辺、福岡東医療センター等の多くの医療・福祉施設や千鳥ヶ池公園等の集い憩える施設が立地し、多くの世代が暮らしやすい JR 千鳥駅周辺等の特徴的なエリアが形成されています。

本市の東部は、既存集落とその周辺に農地が広がったゆとりのある日常を過ごすことができる“さと”となっています。青柳地区や米多比地区は、集落や一定の都市機能が集積した拠点性を有したエリアが形成されています。

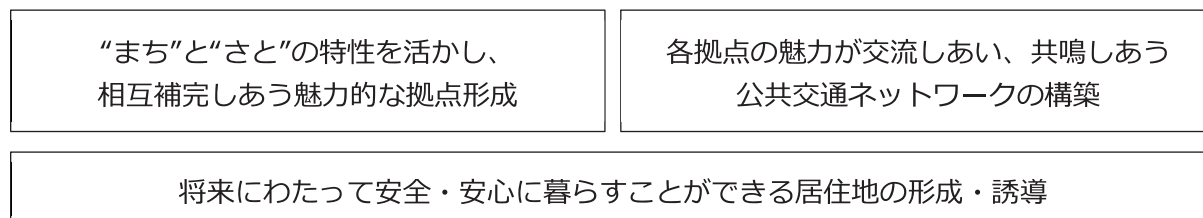
こうした魅力が形成されている一方で、本市の将来人口は今後減少傾向となることが予測されており、こうした魅力の衰退が懸念されるとともに、河川沿いや山裾を中心に洪水や土砂災害等の自然災害リスクを抱えており、安全なまちづくりが求められている状況にあります。

上記を踏まえ、西部の“まち”と東部の“さと”の特徴を活かした各拠点の魅力向上を図るとともに、各拠点を結ぶ公共交通ネットワークの構築を図ることで、利便性に優れた“まち”と、ゆとりや潤いの感じられる“さと”の魅力が交流しあい、共鳴しあうまちづくりを進めることが必要です。

加えて、こうした本市の魅力を将来にわたって維持するため、拠点形成と連動した居住誘導によるメリハリのある人口集積を図るとともに、災害リスクに対応した安全・安心なまちづくりを進めることが必要です。

このため、“まち”と“さと”のそれぞれの日常を大切にしつつ災害に対する安全・安心を確保し、すべての人が快適に暮らせるまちを実現するため、本計画のまちづくりの方針を古賀市都市計画マスタープランにおける都市づくりの基本方針にある「“まち”の利便性と魅力を高める都市づくり “さと”のゆとり環境と潤いを保つ都市づくり “まち”と“さと”をつなぐネットワークづくり」とします。

■まちづくりの方針の考え方



【まちづくりの方針】

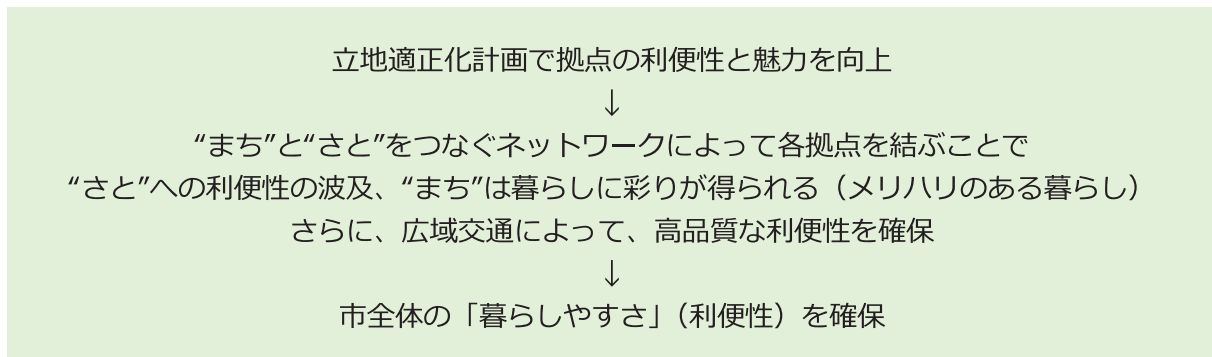
“まち”の利便性と魅力を高める都市づくり
 “さと”のゆとり環境と潤いを保つ都市づくり
 “まち”と“さと”をつなぐネットワークづくり

3. 立地適正化計画におけるまちづくりの考え方

本計画においては、都市計画マスタープランの都市づくりの理念のうち、「“まち”の利便性と魅力を高める都市づくり」を中心拠点・拠点に関する方針として、「“まち”と“さと”をつなぐネットワークづくり」を公共交通ネットワークに関する方針とします。また、「“さと”のゆとりある環境と潤いを保つ都市づくり」の理念は、地域生活拠点を形成する方針とします。

立地適正化計画は、都市計画区域を対象に定めることとされており、また、市街化区域内における人口集積を図る計画であるものの、市街化区域内の「中心拠点」「拠点」のみならず、市街化調整区域や都市計画区域外の「地域生活拠点」が連携したまちづくりが重要であることから、各拠点における拠点形成を進めながら、ネットワークの構築を図り、市全体の暮らしやすさを確保していきます。

中心拠点・拠点（まち）	地域生活拠点（さと）
“まち”の利便性と魅力を高める都市づくり = 「中心拠点」、「拠点」 （誘導区域が関わるもの）	“さと”のゆとり環境と潤いを保つ都市づくり = 「地域生活拠点」 （誘導区域が関わらないもの）



4. 実現するための誘導方針

誘導方針1：拠点形成

“まち”と“さと”の特性を活かし、相互補完しあう魅力的な拠点形成

- 本市には、JR古賀駅周辺やJR千鳥駅周辺の“まち”、市街化区域外の青柳地区や都市計画区域外の米多比地区の“さと”にそれぞれ特性の異なる拠点が形成されていることから、こうした拠点の特性に応じた魅力的な拠点形成を進めます。
- にぎわい溢れる商業・文化機能が集積するJR古賀駅周辺や健康的な暮らしを支える医療・福祉機能が集積するJR千鳥駅周辺など、特性を活かした各拠点間の相互補完関係を構築し、これに応じた都市機能の維持・誘導を図ることで、効率的かつ持続可能な拠点形成を進めます。

誘導方針2：居住誘導

将来にわたって安全・安心に暮らすことができる居住地の形成・誘導

- 市街地内の人口密度を保ち、集約した都市機能が維持されるよう、拠点形成と連動し、拠点及びその周辺への居住誘導を図ります。
- 既成市街地で災害リスクを抱えている場所では、自然災害の発生を抑制するハード対策や災害による被害を軽減するソフト対策等を組み合わせながら、安心して暮らすことのできる居住地の形成を図ります。
- 災害リスクが高く、対策等が困難な場所においては、災害リスクの低い場所への移転促進等による居住抑制を図ります。

誘導方針3：公共交通ネットワーク形成

各拠点の魅力が波及する公共交通ネットワークの構築

- 都市間を結ぶ鉄道や路線バスによる幹線交通、周辺居住地から各拠点までのアクセス性を確保する支線交通の多様な公共交通サービスを組み合わせた公共交通ネットワークの構築を進めます。
- 交通拠点である鉄道駅や、バス停における交通結節機能の強化を図るとともに、交通結節点を中心としたまちづくりを進め、公共交通ネットワークの維持・確保を図ります。
- 本市のみならず、周辺市町の魅力を享受するため、鉄道やバス路線等の広域的な公共交通の確保・維持を図るとともに、周辺市町と連携した地域間交通の構築を図ります。

1. 都市の拠点（中心、地域・生活）の設定と誘導すべき機能の検討

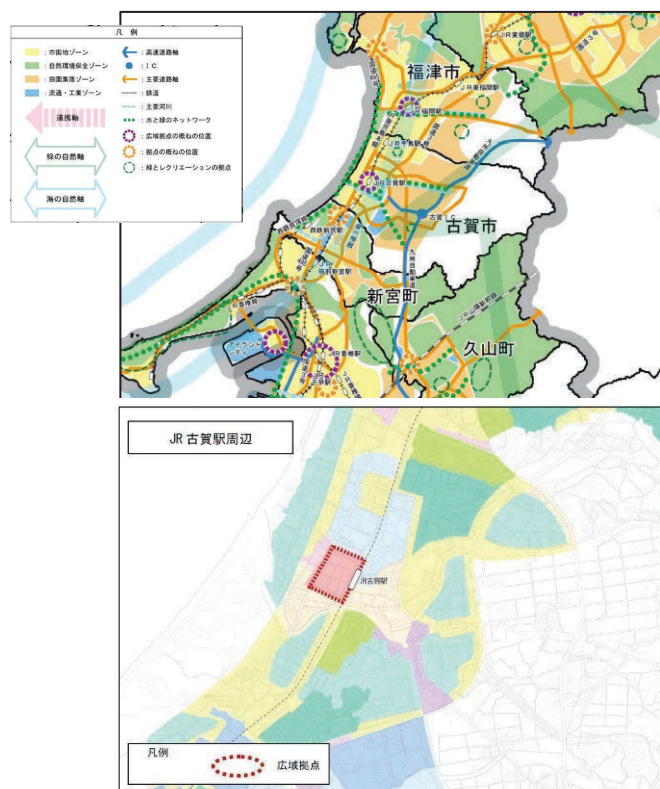
1-1 上位関連計画における位置づけ

(1) 福岡都市圏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

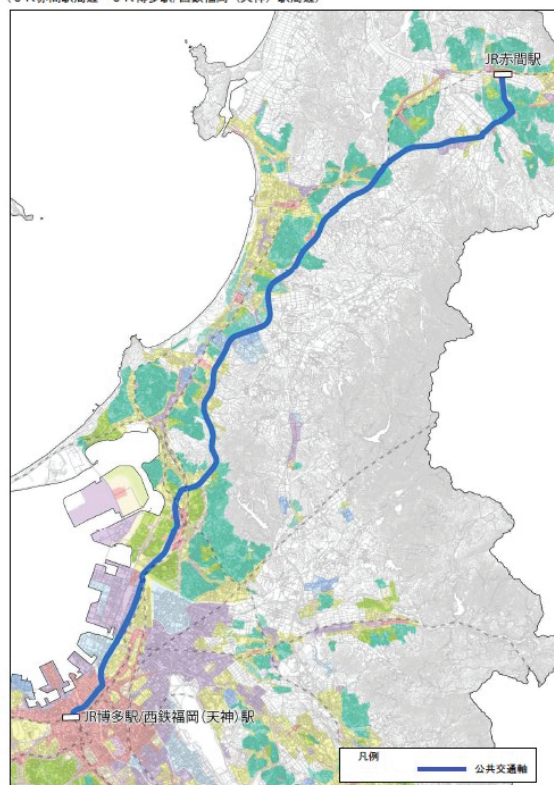
福岡都市圏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針では、JR古賀駅周辺が広域拠点に位置づけられており、各拠点を効率的に接続する公共交通軸として、基幹公共交通軸（鉄軌道）であるJR鹿児島本線と公共交通軸（バス）であるJR赤間駅周辺からJR博多駅/西鉄福岡（天神）駅周辺を結ぶ国道3号が位置づけられています。

また、千鳥ヶ池公園と古賀

グリーンパーク周辺は、緑とレクリエーションの拠点に位置づけられています。



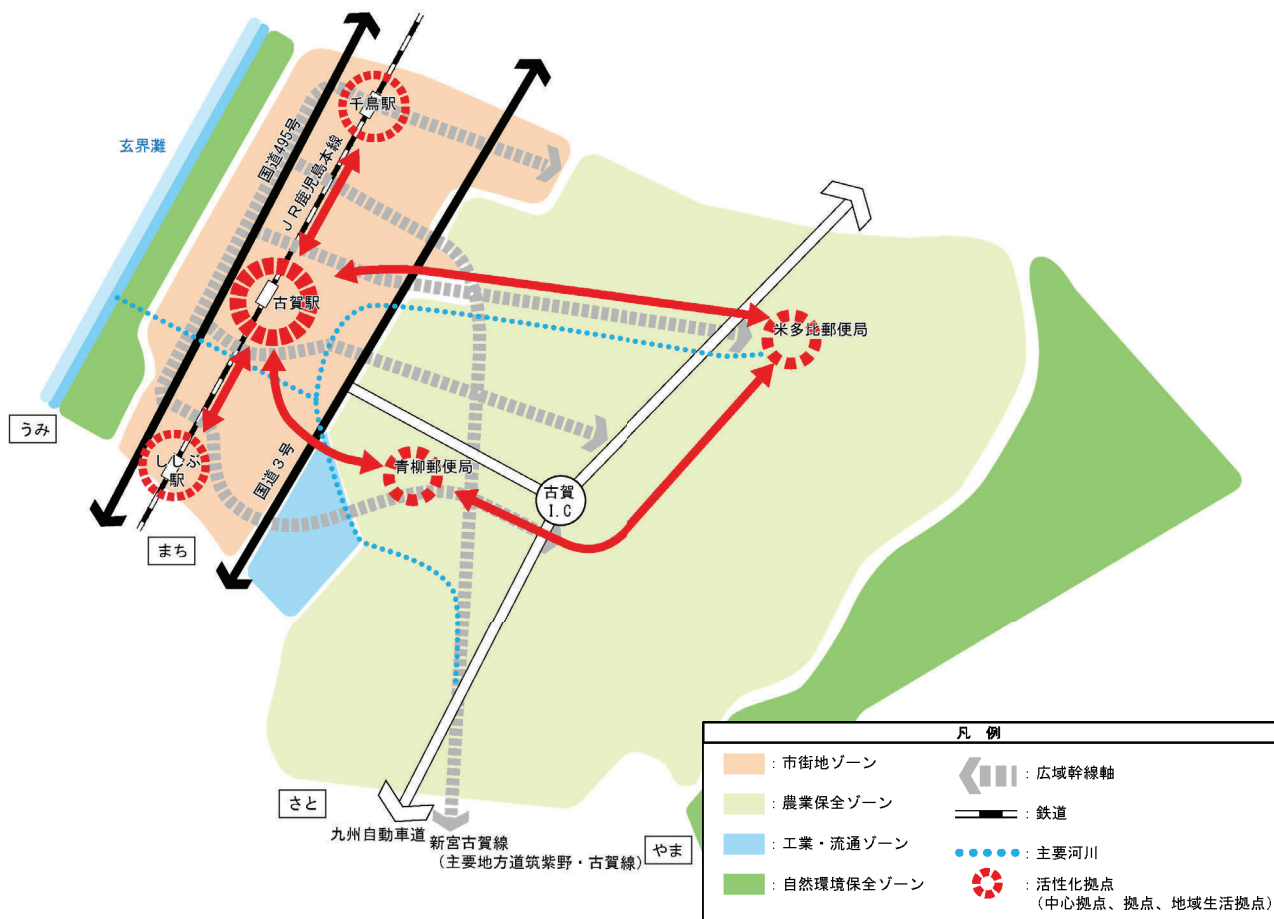
(JR赤間駅周辺～JR博多駅/西鉄福岡（天神）駅周辺)



場所	拠点の種類	関連する記載
J R 古賀駅周辺	広域拠点	商業業務地を配置するとともに、地域生活の中心としての商業地を適切に配置し、必要に応じて住宅と商業・業務施設が融合した複合系の施設などを積極的に配置します。 原則として床面積等の規模上限なく大規模集客施設が立地できるものとし、商業地域等の用途地域あるいは地区計画等により、実現を図ります。
千鳥ヶ池公園周辺	緑とレクリエーションの拠点	水と緑のネットワークとなる公園・緑地等、河川・海岸・湖沼・干潟等を利用して、魅力ある水辺空間や優れた自然環境・景観を構成する豊かな公共空間などの整備・保全を図ります。 豊かな水と緑にふれあいながら緑の拠点や観光・歴史・文化などの拠点を回遊できる広がりを持った、水と緑のネットワーク形成を図ります。
古賀グリーンパーク周辺		

(2) 古賀市都市計画マスタープラン

古賀市都市計画マスタープランでは、JR 鹿児島本線沿線の JR 古賀駅周辺を「中心拠点」、JR 千鳥駅及び JR ししぶ駅周辺を「拠点」に位置づけ、アクセス道路などの周辺整備による交通結節機能の強化を図ることとしています。また、青柳地域、小野地域それぞれにおいて、日常的に人が集まる郵便局や JA 粕屋支所のエリア周辺を「地域生活拠点」に位置づけ、近隣住民の日常的な買い物等の生活利便施設の存続・拡充に努めることとしています。



拠点	場所	関連する記載
中心拠点	JR 古賀駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・都市的なにぎわいと活力ある中心市街地の形成を図る拠点 ・アクセス道路や駅前広場の整備などにより、その機能の向上を図り、景観に配慮しながら個性と特色のある街並みづくりを促進
拠点	JR 千鳥駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・活性化の拠点として、地域の実情に応じて生活利便施設などの誘導に取り組む拠点 ・交通の流れを円滑にし、駅利用者の利便性を高め、交通結節機能の強化を図る
	JR ししぶ駅周辺	
地域生活拠点	青柳郵便局・JA 粕屋青柳支所周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・医療や商業、金融が立地するなどの地域の生活の中心となる拠点 ・近隣住民の日常的な買い物等の生活利便施設の存続・拡充を図る
	米多比郵便局・JA 粕屋小野支所周辺	

1-2. 都市の骨格構造

本計画では、上位計画における位置づけを踏襲しつつ、現在の都市機能の集積状況や公共交通のアクセス性等を考慮し、都市の骨格構造（拠点設定の考え方）を以下のとおり設定します。

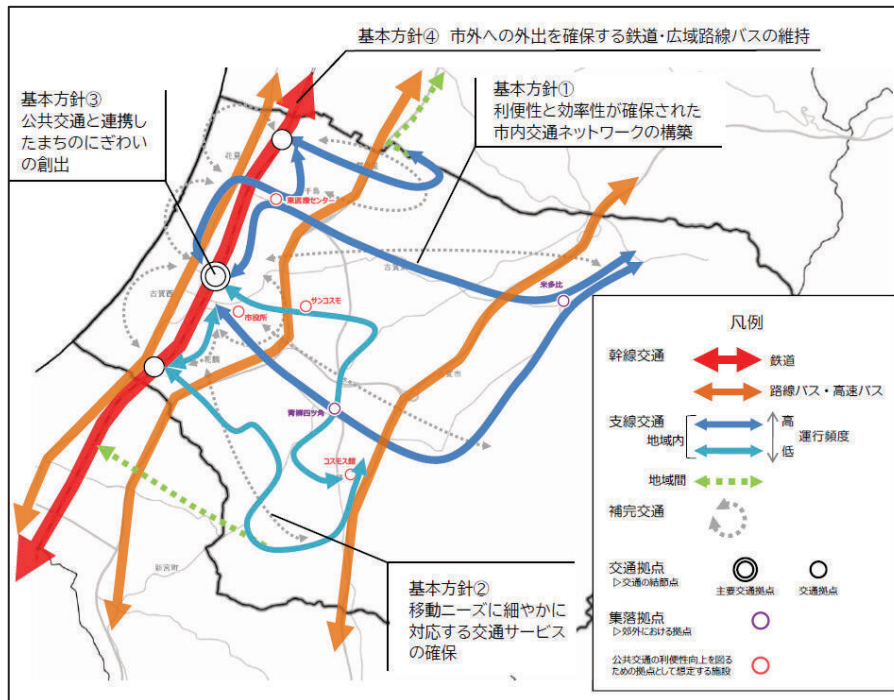
拠点の種類	場所		役割	誘導又は維持すべき機能
中心拠点	都市計画区域	市街化区域	JR 古賀駅周辺	にぎわいを創出する多様かつ高次な都市機能の集積を図り、都市の中心の役割を担う拠点 ・商業機能 ・子育て機能 ・教育文化機能 ・医療機能
拠点			JR 千鳥駅周辺	商業・医療等を中心とした都市機能の集積を図り、多世代市民が住みやすい拠点 ・商業機能 ・医療機能 ・介護福祉機能
地域生活拠点		市街化調整区域	青柳郵便局・JA 粕屋青柳支所周辺	地域活力を維持するための商業機能の誘導・維持を図り、日常的な生活利便性を維持する拠点 ・商業機能 ・医療機能
地域生活拠点	都市計画区域外		米多比郵便局・JA 粕屋小野支所周辺	商業機能の誘導を図りながら、他拠点との連携により、日常的な生活利便性を維持する拠点 ・商業機能 ・医療機能

古賀市都市計画マスタープランでは、交通結節点である JR 千鳥駅周辺と JR ししづ駅周辺を「拠点」として位置づけていますが、本計画における都市の骨格としての拠点は、商業・医療・教育・文化機能等高次な都市機能を集約したまちづくりを戦略的に取り組む拠点としています。したがって、JR ししづ駅周辺については、現状の土地利用が整然と整備された住宅地で、高次な都市機能を戦略的に集約することが困難なため、本計画上の都市の骨格としての拠点は位置づけないこととします。

2. 基幹的な公共交通軸の設定

2-1. 古賀市地域公共交通計画における公共交通ネットワークのイメージ

古賀市地域公共交通計画では、公共交通ネットワークの将来イメージ及び交通ネットワークの階層イメージを以下のとおり示しています。



■公共交通ネットワークの階層イメージ>

種類	交通連携軸の機能分類	該当する公共交通
幹線交通	主に本市と市外の都市間を結び、高いサービス水準を確保する交通。	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道 (JR 鹿児島本線) ・西鉄バス (赤間(急行)福岡線、福岡～赤間線) ・高速バス (直方～天神)
支線交通	地域と市街地間の移動を担い、幹線交通に次いでサービス水準を確保する交通。	<ul style="list-style-type: none"> ○比較的高頻度に運行し、市内の大きな需要に対応 ・西鉄バス薦野系統 ・西鉄バス舞の里系統 ○市内の比較的小さな需要 ・西鉄バス小竹系統 ・コガバス(古賀市公共施設等連絡バス)
補完交通	幹線交通や支線交通では対応できない移動を担い、細やかなニーズに対応する交通。	<ul style="list-style-type: none"> ・のるーと古賀(AI オンデマンドバス) ・おでかけタクシー ・一般タクシー ・自助・公助による移動手段 ・シェアリングサービス <p style="text-align: right;">等</p>

2-2. 公共交通軸

本計画の公共交通軸は、居住や都市機能の適正な立地誘導や拠点間をつなぐ「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市像をめざすため、地域公共交通計画における公共交通ネットワークの将来イメージから、拠点を中心に市外を結ぶ「広域連携軸」、市内各拠点を結ぶ「地域内連携軸」の2種類の軸を定め、以下のとおり設定します。

公共交通軸	機能分類	該当する公共交通
広域連携軸	主に本市と市外の都市間を結ぶ広域的な公共交通軸	・鉄道(JR 鹿児島本線) ・西鉄バス広域路線(国道3号、国道495号)
地域内連携軸	拠点間の移動を支える公共交通軸	・西鉄バス(市内路線) 1)舞の里系統 2)薦野系統

■都市の骨格構造図

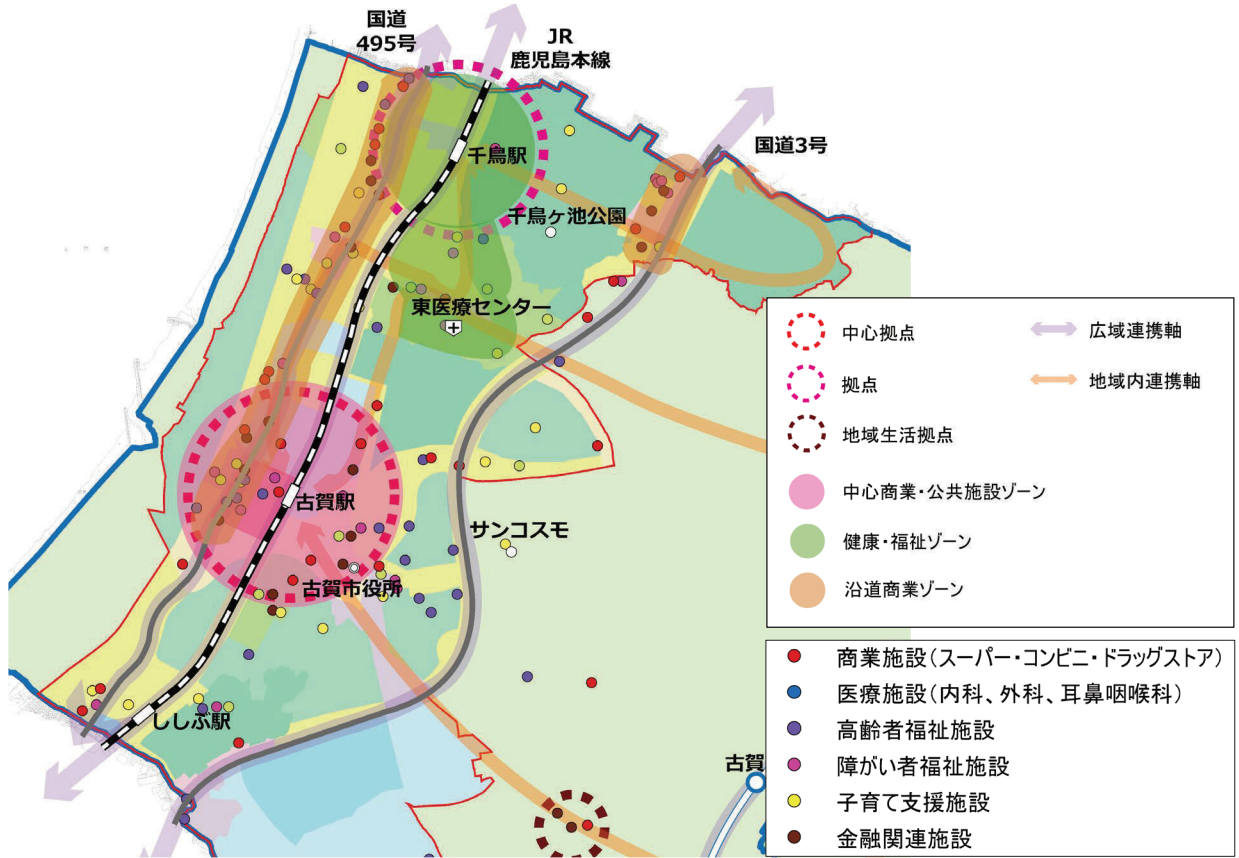


2-3. ゾーンの設定

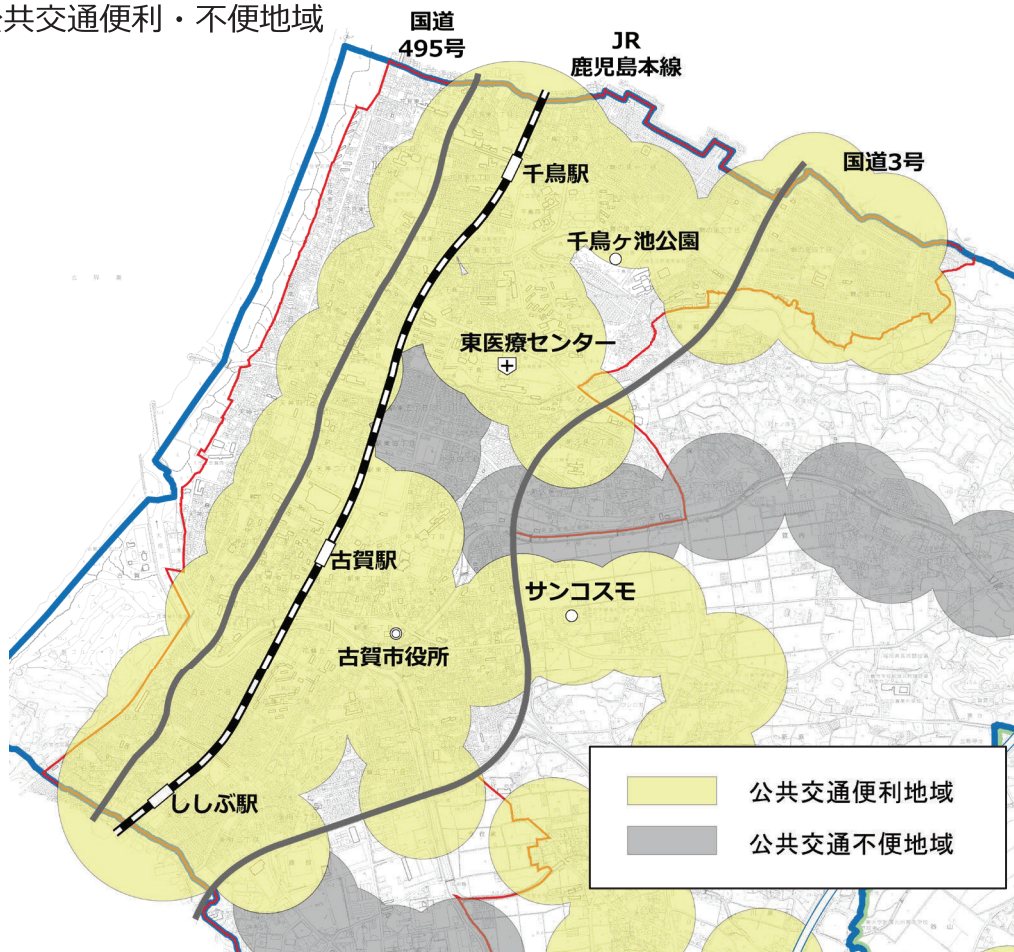
ゾーンの設定は、拠点性、公共交通軸、都市機能等を考慮し、以下のとおり設定します。

ゾーン・エリア		地域	密度	考え方
ゾーン	中心商業・公共施設ゾーン	JR 古賀駅周辺～リーパスプラザ周辺	高	<ul style="list-style-type: none"> 商業施設が立地し、比較的人口が集積している JR 古賀駅西側や、市役所、図書館、公民館等の公共施設が立地している JR 古賀駅東側を含むこのゾーンを中心に商業・公共施設ゾーンに設定します。 都市機能の立地や今後の再開発等の開発動向を活かし、商業や公共施設といった賑わいを創出する都市機能の維持・誘導を積極的に行います。
	健康・福祉ゾーン	JR 千鳥駅周辺～福岡東医療センター周辺	高	<ul style="list-style-type: none"> JR 千鳥駅周辺は、商業や医療施設の集積が見られ、バス路線も 15 本/日以上路線が通る高齢者にとっても利便性の高い地域であることから、健康・福祉ゾーンに設定します。 高齢者も健康に暮らせるゾーンとして、高齢者の居住を積極的に行います。
	沿道商業ゾーン	国道 3 号、国道 495 号沿いの商業地	高	<ul style="list-style-type: none"> 国道 3 号、国道 495 号ともに、15 本/日以上バス路線が通っており、利便性の高いこのゾーンを沿道商業ゾーンに設定します。 市内における買い物しやすい環境を維持するために、主に商業の都市機能の維持・誘導を積極的に行います。
上記以外の住居系用途地域	公共交通便利地域		高	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通便利地域内は、自家用車の運転が困難な方であっても、公共交通を利用することで比較的移動がしやすい地域であるため、積極的に居住を誘導します。
	公共交通便利地域以外		—	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通便利地域外は、自家用車等の多様な移動手段の確保が可能な生産年齢人口の誘導を図るとともに、公共交通の維持・充足を図ります。

▼ゾーン設定図



▼公共交通便利・不便地域



JR古賀駅周辺の「中心拠点地区」、JR千鳥駅周辺の「拠点地区」、青柳郵便局周辺および米多比郵便局周辺の「地域生活拠点地区」について、地区ごとに基本理念および基本方針を設定します。

1. JR古賀駅周辺中心拠点地区

1-1. 地域概要

JR古賀駅は、本市の中心市街地に位置する主要な駅となっています。JR古賀駅周辺には、市役所やリーパスプラザこがなどの公共施設、商業施設、医療施設など多様な都市機能が集積し、また、本市の中でも人口集積が多い、生活利便に優れた地区です。

地区の北側は工場系、西側・南側には商業及び住宅系の機能を中心とした施設が集積しています。地区の西側には、古くからの商店街があり、また様々なまちづくり活動が積極的に行われるなど、本市の交流や賑わいがある地区となっています。

【人口分布】

JR古賀駅北側は、工場や商業施設等が集積しており、人口集積がほとんど見られません。高層マンションが立地するJR古賀駅西側は、人口密度100人/ha以上の人口集積が見られる本市の中でも人口が集積したエリアとなっています。今後も人口密度が維持されるよう、生活利便性等の維持を図るなど、暮らしやすい拠点形成を進める必要があります。

【建物・土地利用分布】

JR古賀駅北側は、主に工業系施設の集積が見られ、東側にはリーパスプラザこがや学校等の文教厚生施設が立地しています。西側や南側には、住宅、業務施設、商業施設、店舗併用住宅等が立地し、商業・業務機能や住宅機能を中心とする多様な用途の建物が集積しています。これらの集積を活かし、それぞれのつながりを強化する必要があります。

【都市機能分布】

JR古賀駅を中心に高齢者徒歩圏である500m圏域内に、日常的に利用される様々な都市機能が集積した利便性の高い地区となっています。今後もこれらの機能の維持を図り、既存の都市機能との相乗効果が期待される多様な都市機能の集積を図る必要があります。

【公共交通】

本地区は、JR古賀駅を中心とした公共交通網が形成されており、バス、鉄道等による公共交通の利便性は非常に高い状況です。今後は、更なる公共交通利便性の向上を図るため、駅の交通結節機能の強化やバス交通の維持及び拡充を図る必要があります。

【都市基盤状況】

本地区は、市の中心部であり、下水道や道路等の都市基盤は一定程度整備されている状況にありますが、外水、内水氾濫等災害リスクが高い地区になります。今後は、既存の都市基盤の維持・充実を図るとともに、防災機能の向上を図る必要があります。

1-2. 上位関連計画との関係

(1) 古賀市都市計画マスタープラン

JR古賀駅周辺を「中心拠点」に位置づけ、都市的な賑わいと活力ある本市の玄関口としての中心市街地の形成を図っていくこととしています。

【都市整備や都市機能等に関する方向性】

アクセス道路や駅前広場の整備などにより、その機能の向上を図り、景観に配慮しながら個性と特色のある街並みづくりを進めます。

(2) JR 古賀駅東口周辺地区まちづくり基本計画

JR古賀駅東口エリアでは、「歩きたくなる 暮らしたくなる 居心地の良い まちづくり」をまちづくりコンセプトに各種取組を進めることとしています。その中で、「賑わいを創出する多様な機能集積」「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」「既存工場などの立地特性を活かした街並みの形成」「脱炭素社会の実現に向けたまちづくり」「安全・安心に暮らせる都市基盤の構築」の5つのまちづくりの整備指針を定めています。

【都市整備や都市機能等に関する方向性】

住宅・商業・観光・医療・教育・文化・交流・就労など多様な機能の集積を推進し、歩いて回遊できる居心地の良い空間の創出、駅前広場や自由通路の形成による交通結節機能の強化を図ります。

(3) JR 古賀駅西口周辺整備基本方針

JR古賀駅西口エリアでは、「「めぐる」をつくる」をまちのコンセプトとし、めぐり歩いて楽しいウォーカブルなまちづくりを推進することとしています。プレイスメイキング（点をつくる）、歩行者ネットワーク（点をつなぐ）、エリアマネジメント（面に広げる）の3つのまちの方針、歩行者に優しい環境の構築に向けた道路体系の方針を定めています。

【都市整備や都市機能等に関する方向性】

まちなかの回遊性向上に向け、社会実験「古賀駅前まるごと遊び場プロジェクト」を地域と連携して展開し、まちづくり活動の発展を図ります。あわせて、人をまちなかへ誘導する駅前広場の整備、居心地がよく利用しやすいまちかど広場の整備、歩きやすく安全な環境を実現するための道路空間の整備を進めます。

(4) 古賀市地域公共交通計画

本市における地域公共交通の将来像を「まちを支え、地域をつなぐ持続可能な公共交通」とし、公共交通と連携した賑わいの創出を基本方針として定めています。

【都市整備や都市機能等に関する方向性】

JR 古賀駅のバス停では、ベンチや上屋等を整備することによる待合環境の改善、また、スマートバス停を導入することによる情報提供の充実などにより、公共交通の利便性向上を図ります。

(5) 古賀市公共下水道雨水管理総合計画

JR古賀駅周辺地区を含む市内の雨水整備対象区域について、現況調査を行い、浸水リスクの想定、地域ごとの雨水対策目標を定めています。

【都市整備や都市機能等に関する方向性】

雨水管理方針において、JR 古賀駅周辺は都市機能の集積度が高い地区であることから浸水対策の整備優先度が高く位置づけられており、管渠の断面改修等による防災・減災機能の強化を図ります。

1-3. 拠点形成の基本理念

拠点形成の基本理念

賑わい、回遊性を生み出す つながるまちづくり

1-4. 拠点形成方針

方針1：古賀市の中枢的な都市機能が集積した魅力ある中心市街地の形成

歩いて回遊できる居心地の良い空間を創出するため、JR古賀駅周辺とリーパスプラザこがを一体的に整備し、にぎわいと憩いが生まれる空間形成を進めます。また、多様で高度な都市機能を集積し、本市の玄関口にふさわしい魅力ある中心市街地の形成を図ります。

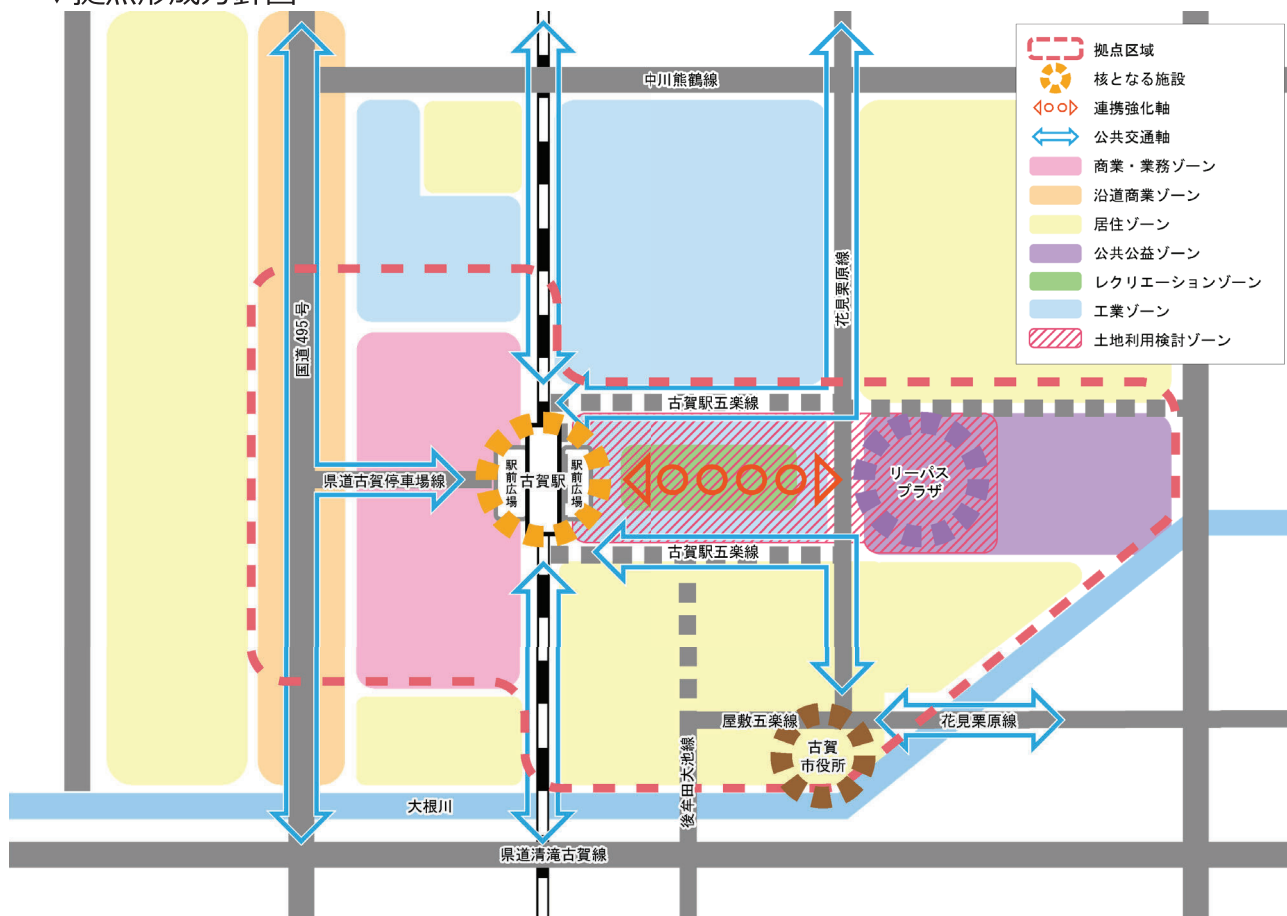
方針2：JR古賀駅を中心とした移動しやすいネットワークの形成

多様な交通モードの乗換利便性の向上や駅前広場、自由通路整備等による交通結節機能の強化により、鉄道を中心とした公共交通ネットワークの形成を図ります。また、居心地が良く歩きたくなるウォーカブルな市街地環境を形成するために、JR古賀駅周辺とリーパスプラザこが周辺を結ぶ歩行者ネットワークの形成を図ります。

方針3：快適な暮らしを支える都市基盤及び土地利用の推進

JR古賀駅周辺での日常的な暮らしや来訪者の滞在を快適にするため、道路、都市公園等の都市基盤の充実を図り、用途地域及び地区計画等の都市計画の手法を活用しながら良好な市街地環境の整備を進めます。また、内水氾濫や洪水、高潮等の水災害リスクを抱えるエリアでは、各リスクに対応した防災・減災機能の強化等都市基盤の充実を図ります。

▼拠点形成方針図



2. JR千鳥駅周辺拠点地区

2-1. 地域概要

本地区は本市の北部に位置し、住宅地を中心に、商業施設や病院等の生活に必要な機能が集積した地区となっています。特に、地区の東部には、千鳥ヶ池公園や小学校・中学校・高等学校等の教育施設、南部には福岡東医療センター等が立地しているなど、子どもから老人まで多世代にわたって生涯暮らしやすい地区となっています。

また、JR千鳥駅の駅前広場の整備やマンション等の住宅建設も進んでおり、今後、さらに多くの人口集積が見込まれることから地区全体の更なる魅力向上やにぎわいの増加が期待されます。

【人口分布】

地区内は、全体的に40人/ha以上の人口集積の多い地区となっています。一方で、比較的規模の大きな商業施設や公益施設が見られることから、人口の少ない地域も点在しています。今後も人口密度が維持されるよう、生活利便性等の維持を図るなど、暮らしやすい拠点形成を進める必要があります。

【建物・土地利用分布】

本地区は、住宅を中心としたエリアとなっていますが、JR千鳥駅より西側の幹線道路沿線に商業施設が集積し、JR千鳥駅東側は学校や病院等の文教厚生施設が集積した東西で特徴の異なる建物集積が見られます。特に駅東側は、規模の大きな公園や公益施設用地としての土地利用がなされています。JR千鳥駅を境とする東西の特徴的な土地利用がつながるまちづくりが必要です。

【都市機能分布】

JR千鳥駅を中心に高齢者徒歩圏である500m圏域内に、日常的に利用される商業機能や介護福祉機能の立地が見られます。駅南側では福岡東医療センターを中心とする医療機能が集約されており、今後もこれらの機能を維持しながら生活利便性の確保が必要です。

【公共交通】

本地区は、JR千鳥駅を中心とした公共交通網が形成されており、鉄道による交通利便性は高い状況となっていますが、JR千鳥駅を中心としたバスの運行本数はあまり多くない状況です。今後は、公共交通利便性の更なる向上を図るため、JR千鳥駅の交通結節機能の強化や鉄道と連動した支線交通や補完交通等の充実を図る必要があります。

【都市基盤状況】

本地区は、下水道や道路等の都市基盤は一定程度整備されている状況にあり、また、規模の大きな都市計画公園が整備されています。駅西側は内水氾濫等災害リスクが高い地区のため、今後は、既存の都市基盤の維持・充実を図るとともに、防災機能の向上を図る必要があります。

2-2. 上位関連計画との関係

(1) 古賀市都市計画マスタープラン

JR千鳥駅周辺を「拠点」に位置づけ、交通の流れを円滑にし、生活利便施設などの誘導を図っていくこととしています。

【都市整備や都市機能等に関する方向性】

アクセス道路や駅前広場の整備などにより、その機能の向上を図り、景観に配慮しながら個性と特色のある街並みづくりを進めます。

(2) 古賀市公園再整備基本計画

千鳥ヶ池公園について、公園の魅力向上に向けた再整備の方針を定めています。

【都市整備や都市機能等に関する方向性】

千鳥ヶ池公園では、市民体育館や新たな遊具の設置等による公園の機能強化や自然資源の保全、ユニバーサルデザインへの対応、一時避難所機能の確保を図ります。

(3) 古賀市地域公共交通計画

本市における地域公共交通の将来像を「まちを支え、地域をつなぐ持続可能な公共交通」とし、公共交通と連携した賑わいの創出を基本方針として定めています。

【都市整備や都市機能等に関する方向性】

JR千鳥駅バス停では、駅前広場へのベンチや上屋等の整備による待合環境の改善やスマートバス停による情報提供の充実、福岡東医療センターバス停では、スマートバス停による情報提供の充実などにより、公共交通の利便性向上を図ります。

(4) 古賀市公共下水道雨水管理総合計画

JR千鳥駅周辺地区を含む市内の雨水整備対象区域について、現況調査を行い、浸水リスクの想定、地域ごとの雨水対策目標を定めています。

【都市整備や都市機能等に関する方向性】

雨水管理方針において、JR千鳥駅周辺の花見エリアは都市機能の集積度が高い地区であることから浸水対策の整備優先度が高く位置づけられており、管渠の断面改修等による防災・減災機能の強化を図ります。

(5) 古賀市公共施設等総合管理計画

公共施設全体の最適化を目的として、公共施設の総合的かつ計画的な管理に関する基本的な方針を定めています。また、アクションプランにおいては、個別施設毎に維持・移転・廃止等今後の施設の取組方針を定めています。

【都市整備や都市機能等に関する方向性】

本地区内の千鳥苑に関して、施設の老朽化等により建物は廃止しますが、機能については民間施設等を活用した機能移転の検討を進めます。

2-3. 拠点形成の基本理念

拠点形成の基本理念

多世代の市民が触れ合い憩う ひと育つまちづくり

2-4. 拠点形成方針

方針1：多世代の市民が憩える都市機能が集積した魅力ある市街地の形成

福岡東医療センター等の医療施設や学校施設、生活利便施設等都市機能の集積を活かし、多世代の市民が住みよい市街地環境を維持しながら、千鳥ヶ池公園のレクリエーション機能を再編し、健康づくりを中心とした多世代の市民が憩える魅力ある市街地形成を図ります。

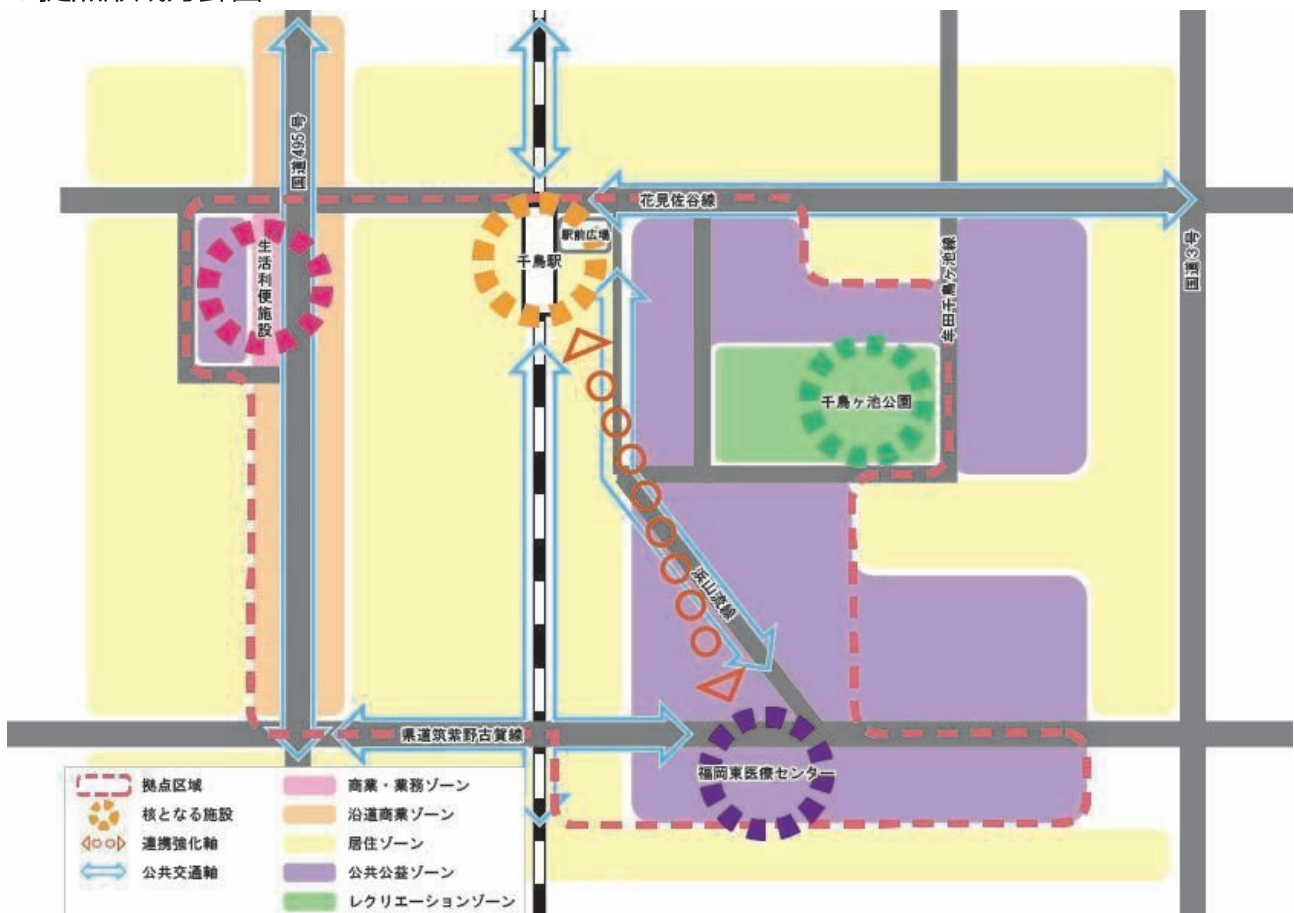
方針2：JR千鳥駅を中心とした公共交通ネットワークの形成

多様な交通モードの乗換利便性の向上による交通結節機能の強化により、鉄道を中心とした公共交通ネットワークの形成を図ります。また、医療・福祉機能との連携強化を図り、住みよい市街地環境を形成するために、JR千鳥駅と福岡東医療センター等の医療施設を結ぶ公共交通ネットワークを確保します。

方針3：東西の特徴を活かした土地利用の推進

JR鹿児島本線を境に東西でそれぞれ商業、居住、公益施設等の一定のまとまりのある土地利用が進められており、このまとまりの阻害または環境悪化等につながる用途の混在を抑制し、国道495号沿線には商業系施設を集約するなど、適正な土地利用の誘導を図ります。また、内水氾濫のリスクを抱えるエリアでは、リスクに対応した防災・減災機能の強化等都市基盤の充実を図ります。

▼拠点形成方針図



3. 青柳郵便局周辺地域生活拠点地区

3-1. 地域概要

本地区は、古賀インターチェンジの南西部に位置し、住宅を中心にその周辺を田や畑等の農地が取り囲む集落が形成された地区であり、市街化調整区域であるものの既存集落のコミュニティ・環境維持等を目的とした福岡県条例の区域指定による開発の規制緩和が行われています。

地区南東部には、広域的な交通利便性を活かした古賀グリーンパークやクロスパルこが等が立地しており、レクリエーション機能に優れた地区となっています。市内や市外からのアクセス性の高さを活かし、古賀グリーンパーク等の魅力を高めることで、市の魅力向上や本地区の地域活性化が期待されます。

【人口分布】

地区内は、40人/ha以上の人口密度を有する場所も見られますが、20人/ha未満が多くを占める人口密度が非常に低い地区となっています。集落環境や地域活力の維持を図るためには、現状の人口密度の維持・向上が必要です。

【建物・土地利用分布】

本地区は、中心部に住宅が集積し、その周辺を田や畑等の農地が取り囲む農村集落となっています。地区南部には、総合公園である古賀グリーンパーク、クロスパルこがや児童センター等の文教厚生施設が立地しています。地区内には空き家が点在しており、既存集落のコミュニティの維持・活性化が必要です。

【都市機能分布】

地区内は、中心部から徒歩圏（800m圏内）に商業・金融・医療・介護福祉などの都市機能が立地しており、一定の生活利便性が確保されています。今後もこれらの都市機能の維持を図る必要があります。

【公共交通】

JR古賀駅と本地区を結ぶバスが運行しており、運行本数は1時間に1～2本程度となっています。人口が集積しているエリアの多くは、バス停から徒歩圏（300m圏内）に含まれています。今後は、既存のバス路線の維持を図る必要があります。

【都市基盤状況】

本地区の人口や住宅の集積が見られる場所の多くは、下水道の整備区域となっており、また一定の幅員を有する道路も整備されている状況にあります。今後は、既存の都市基盤の維持を図るとともに、洪水や内水被害に対する防災機能の向上を図る必要があります。

3-2. 上位関連計画との関係

(1) 古賀市都市計画マスタープラン

青柳四ツ角周辺を「地域生活拠点」に位置づけ、近隣住民の日常的な買い物等の生活利便施設の存続・拡充を図ることとしています。

【都市整備や都市機能等に関する方向性】

医療や商業、金融が立地するなど地域の生活の中心となっているエリアを「地域生活拠点」として位置づけ、近隣住民の日常的な買い物等の生活利便施設の存続・拡充に取り組めます。

(2) 古賀市地域公共交通計画

本市における地域公共交通の将来像を「まちを支え、地域をつなぐ持続可能な公共交通」とし、公共交通と連携した賑わいの創出を基本方針として定めています。

【都市整備や都市機能等に関する方向性】

青柳四ツ角バス停では、ベンチや上屋等を整備することによる待合環境の改善や情報提供の充実に取り組み、交通結節点としての機能強化などにより、公共交通の利便性向上を図ります。

(3) 古賀市公共下水道雨水管理総合計画

青柳四ツ角周辺を含む市内の雨水整備対象区域について、現況調査を行い、浸水リスクの想定、地域ごとの雨水対策目標を定めています。

【都市整備や都市機能等に関する方向性】

雨水管理方針において、四ツ角周辺の庄エリアは浸水対策の整備優先度が高く位置づけられており、水害リスク低減に向けた取組により防災・減災機能の強化を図ります。

3-3. 拠点形成の基本理念

拠点形成の基本理念

都市と自然が共生する 魅力あふれるさとづくり

3-4. 拠点形成方針

方針1：地域生活拠点としての機能維持・拡充に向けた拠点形成

既存集落の地域活力を維持しつつ、日常的な生活を支える都市機能の維持・拡充を図るとともに、地区内の人口集積による地域コミュニティの維持・活性化を図ります。また、地区南東部の古賀グリーンパークの公園機能に本市の観光・物産・情報発信拠点としての機能を加えて整備・再編することで古賀グリーンパークの魅力を向上させ、地域の活性化を図ります。

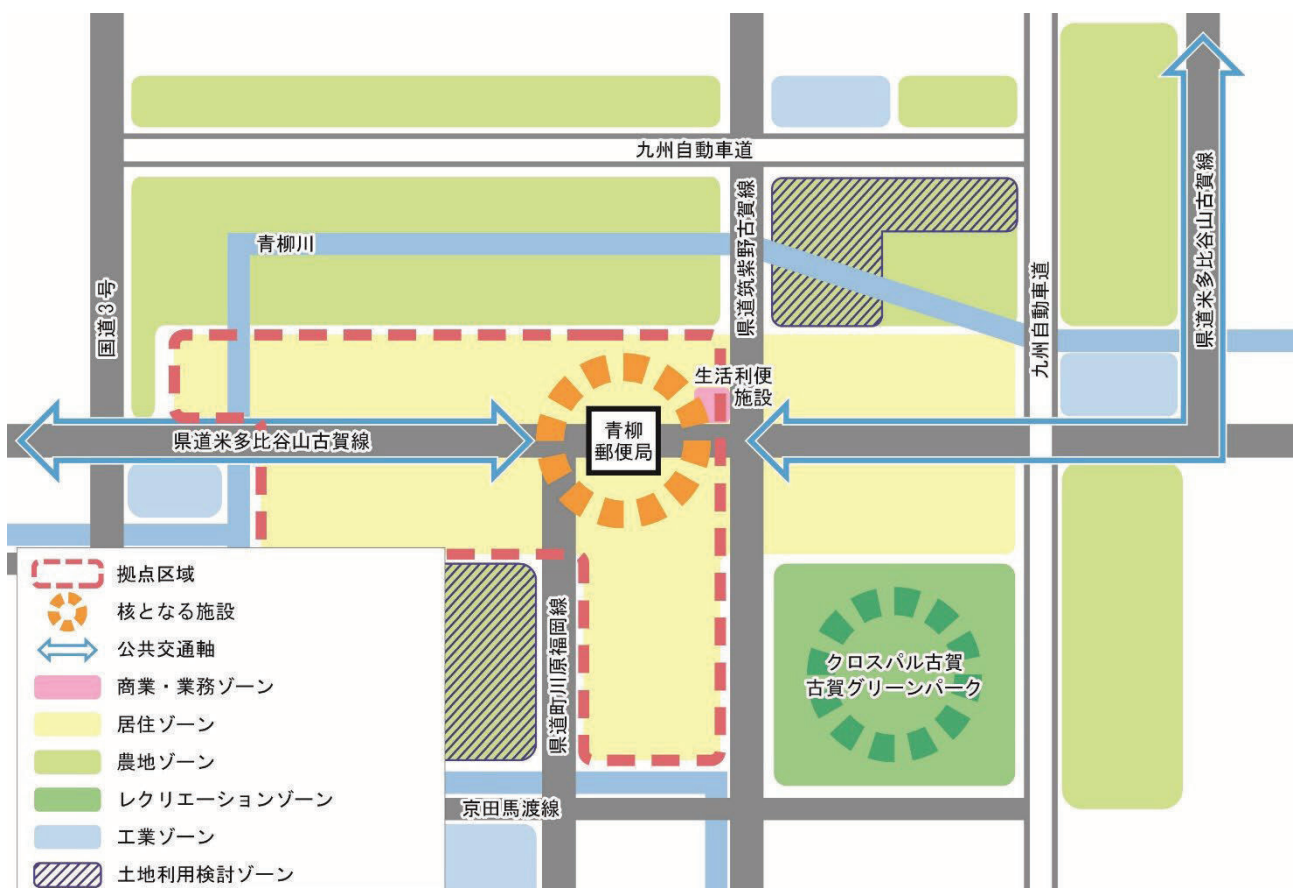
方針2：各拠点へアクセスしやすい公共交通ネットワークの維持

拠点間連携を強化することによる本地区の利便性の維持・充実を図るため、JR古賀駅にアクセスする公共交通ネットワークを維持します。

方針3：豊かな集落環境と交通利便性を生かす土地利用の推進

地域コミュニティの活力維持・回復に向けて建築規制の緩和を行い、拠点周辺の広域交通ネットワークを生かせる利用価値の高い土地について、農業との調整を図るとともに、周辺環境に配慮しながら、工業系の土地利用転換を推進します。

▼拠点形成方針図



4. 米多比郵便局周辺地域生活拠点地区

4-1. 地域概要

本地区は、古賀サービスエリアの南部に位置し、住宅や農地等が集積した農村集落が形成された地区であり、都市計画区域外であるものの良好な環境を保全し、多様な居住ニーズに対応する農村地域をめざし、環境悪化につながるおそれのある建築物の規制を行っています。

地区内中心部には、医療・金融施設、南部には学校や幼稚園等の子育て関連施設が立地しており、自然の豊かさを感じながら暮らせる地区となっています。

本市の北東部に位置づけられた唯一の拠点として、本地区のみならず周辺の日常生活を支えるため、既存の集落環境や生活利便性の維持が期待されます。

【人口分布】

地区内は、人口密度40人/ha未満の場所が多くなっていますが、中心部においては40人/ha以上の人口集積となっています。集落環境や地域活力の維持を図るためには、現状の人口密度の維持・向上が必要です。

【建物・土地利用分布】

本地区は、住宅を中心に周囲を田や畑等の農地が取り囲む農村集落となっています。地区南部には、小学校やこども園、幼稚園等の公共公益施設（子育て機能）が立地しています。地区内には、空地や空き家等の低未利用地が点在しており、これらの解消が必要です。

【都市機能分布】

地区内中心部には、医療・金融施設が集積しています。地区東部には、介護福祉機能が複数立地し、地区南部には学校や幼稚園等の子育て機能が複数立地しています。

今後も多世代が暮らしやすい環境を維持するためには、これらの都市機能を継続的に維持していくことが必要です。

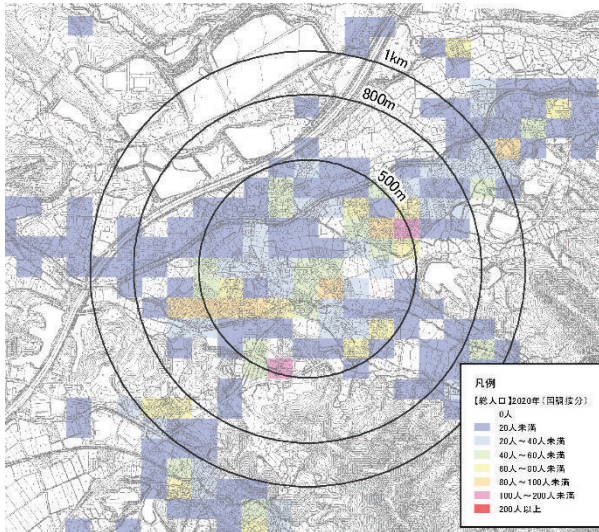
【公共交通】

本地区に近い拠点は、JR千鳥駅ではあるものの、本地区からのバス路線はJR古賀駅や市役所方面のみで、1時間に1～2本程度の運行本数となっています。人口が集積している住宅エリアの多くは、バス停から徒歩圏（300m圏内）に含まれています。今後は、既存のバス路線の維持を図る必要があります。

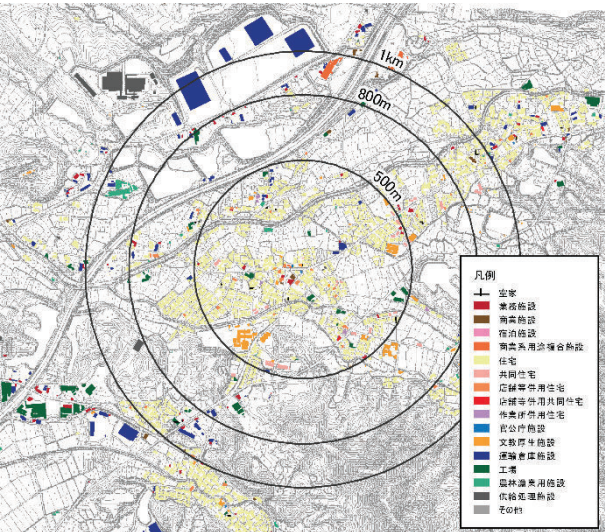
【都市基盤状況】

本地区の住宅用地の集積が見られる場所は、下水道（農業集落排水）の整備区域となっており、また一定の幅員を有する道路も整備されている状況にあります。今後は、既存の都市基盤の維持を図るとともに、水災害、土砂災害等に対する防災機能の向上を図る必要があります。

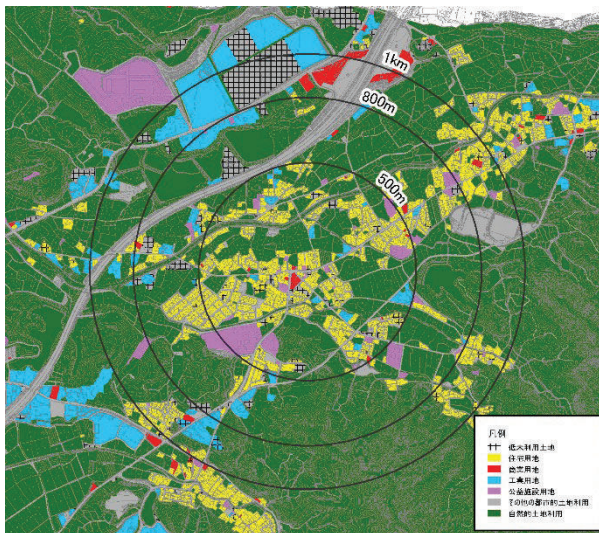
▼人口分布



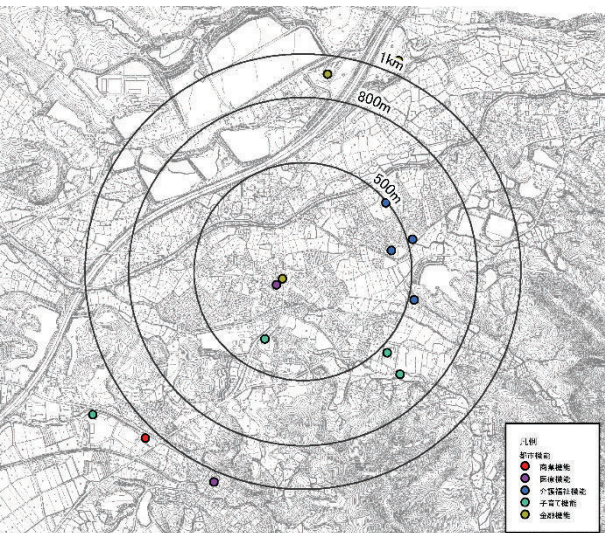
▼建物分布



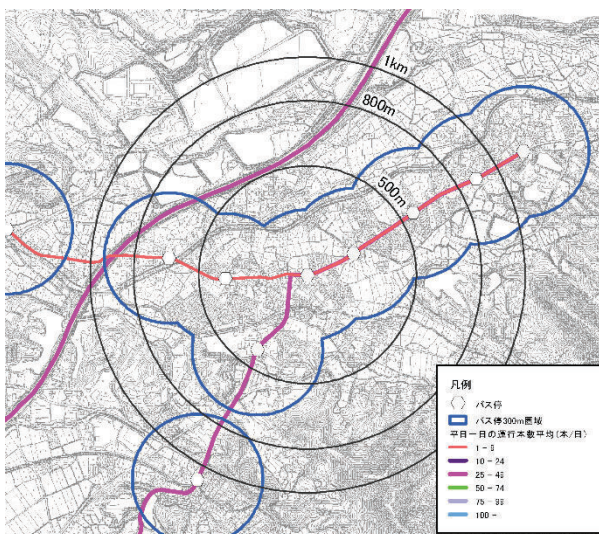
▼土地利用現況



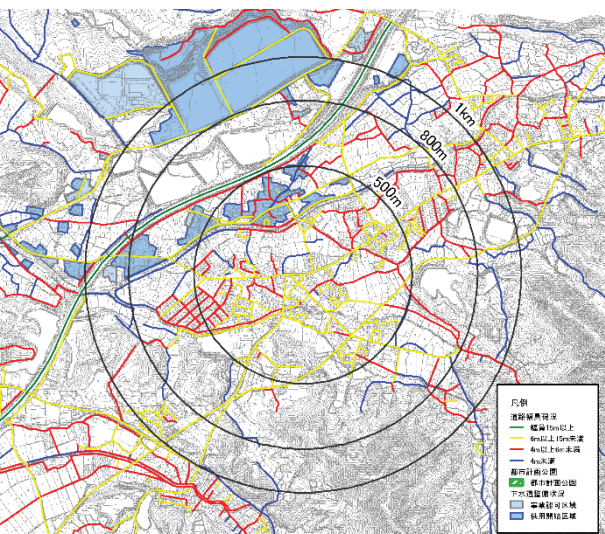
▼都市機能分布



▼公共交通状況



▼都市基盤状況



4-2. 上位関連計画との関係

(1) 古賀市都市計画マスタープラン

米多比郵便局周辺を「地域生活拠点」に位置づけ、近隣住民の日常的な買い物等の生活利便施設の存続・拡充を図ることとしています。

【都市整備や都市機能等に関する方向性】

医療や商業、金融が立地するなど地域の生活の中心となっているエリアを「地域生活拠点」として位置づけ、近隣住民の日常的な買い物等の生活利便施設の存続・拡充に取り組めます。

(2) 古賀市地域公共交通計画

本市における地域公共交通の将来像を「まちを支え、地域をつなぐ持続可能な公共交通」とし、公共交通と連携した賑わいの創出を基本方針として定めています。

【都市整備や都市機能等に関する方向性】

米多比バス停では、ベンチや上屋等を整備することによる待合環境の改善や情報提供の充実に取り組み、交通結節点としての機能強化などにより、公共交通の利便性向上を図ります。

4-3. 拠点形成の基本理念

拠点形成の基本理念

緑豊かな地域資源を活かし、自然の潤いを保つさとづくり

4-4. 拠点形成方針

方針1：地域生活拠点としての機能維持に向けた拠点形成

地域の生活利便性を維持するため、地区内の人口集積による地域コミュニティの維持に努め、既存の日常生活を支える都市機能の維持を図ります。

方針2：各拠点へアクセスしやすい公共交通ネットワークの維持

拠点間連携を強化することによる本地区の利便性の維持・充実を図るため、本地区とJR古賀駅を結ぶ公共交通ネットワークを維持します。

方針3：周辺環境と調和のとれた土地利用の推進

特定用途制限地域の田園居住地区の指定を活かし、住宅、工場、倉庫といった用途の異なる建築物の混在を抑制し、周辺環境と調和のとれた土地利用を図ります。

▼拠点形成方針図

