第三次宗像市道路網整備計画

令 和 ８ 年 １１ 月

宗像市都市管理部

【 目 次 】

第1章 計画の概要 ……1
1-1. 背景と目的……1
1-2. 計画の対象区域 ……1
1-3. 計画期間･目標年次 ……1
1-4. 本計画の位置づけ…… 2
1-5. 前計画の振り返り …… 3

第2章 宗像市の概況…… 4
2-1. 位置･沿革 …… 4
2-2. 地形 …… 5
2-3. 土地利用 …… 6
2-4. 人口動態 …… 8
2-5. 自動車需要の状況 ……13
2-6. 公共交通の状況……15
2-6-1. 広域交通 ……15
2-6-2. 市内交通……17
2-7. 災害ハザードの状況……18

第3章 上位･関連計画…… 21
3-1. 上位･関連計画の体系 ……21
3-2. 上位計画 …… 22
3-3. 関連計画 …… 24
3-4. 国･県の計画…… 27

第4章 道路交通の概況と課題 ……28
4-1. 基本道路網 …… 28
4-2. 基本道路網の概況と課題 …… 29
4-2-1. 整備状況 …… 29
4-2-2. 交通量･混雑度 ……31
4-2-3. 旅行速度…… 34
4-2-4. 拠点連絡速度…… 35
4-2-5. 交通事故…… 37
4-2-6. 道路災害リスク …… 39
4-3. 道路交通課題 ……41

第5章 幹線道路網基本計画 ……42
5-1. 基本理念 …… 42
5-2. 基本方針 …… 43

5-3. 幹線道路網…… 52

第6章 整備計画 ……55

6-1. 幹線道路網の整備計画…… 55

6-1-1. 整備計画 …… 55

6-1-2. 整備優先度評価…… 56

6-1-3. 整備優先区間のアクションプラン …… 60

6-2. 中心拠点等の整備計画 …… 63

6-2-1. 中心拠点等(エリア)の概況と課題 …… 63

6-2-2. 整備計画…… 72

第7章 道路整備のあり方・留意点……74

7-1. 地域公共交通計画を支援する施策…… 74

7-2. 生活道路における安全性確保に向けた施策 …… 76

7-3. 地域活性化や生活利便性の向上等に向けた施策…… 83

第8章 実現に向けて ……86

8-1. PDCAサイクルによる進捗管理・検証 …… 86

8-2. モニタリングの実施 …… 86

8-3. 協働での計画推進 …… 86

■ 参考資料

はじめに

「第三次宗像市道路網整備計画」の策定について（市長あいさつ）



“道路”は、市民の日常生活や社会・経済活動を支える最も基礎的で重要な公共インフラの一つです。人や物の円滑な移動・輸送を確保するとともに、地域同士の交流や連携を促進し、まちの発展を支える大切な役割を担っています。

一方、人口減少や社会・経済活動の変化、市民ニーズの多様化など、道路を取り巻く環境は大きく変容しており、既存インフラの老朽化への対応や激甚化・頻発化する自然災害への備えなど、安全・安心な公共インフラの整備が重要な課題となっています。

また、既存インフラを有効に活用し、地域コミュニティ活動やまちづくりに関する多様な分野との連携を図りながら、官民が一体となって、道路が有する多様な機能を最大限に発揮させていくことも重要であると考えています。

このような状況を踏まえて、今後の本市における道路整備ならびに道路空間の利活用に関する方向性を定めた上で、より効果的かつ効率的な道路施策を推進するため、この度、「第三次宗像市道路網整備計画」を策定しました。

本計画では、まちの将来像の実現に資する高質な道路網の形成に向けた基本的な考え方を整理するとともに、一人一人の多様な活動や交流を支え、豊かな社会・経済活動を生み出す道路空間を創出するため、今後20年間の基本方針を定めています。

このような道路を起点としたまちづくりの展開によって、市内外の多くの皆さまとともに、安心して住み続けられるまちを目指してまいりますので、引き続きご理解とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

結びになりますが、本計画の策定にあたり、多大なるご尽力を賜りました宗像市道路網整備計画策定委員会の皆さま、貴重なご意見をお寄せいただきました市民の皆さまに、心から感謝申し上げます。

令和8年11月　宗像市長　伊豆 美沙子

第1章　計画の概要

1-1. 背景と目的

平成22年度に策定した「第二次宗像市道路網整備計画」（以下「前計画」といいます。）は、本市の総合計画や都市計画マスタープランと整合を図り、社会・経済情勢に対応した道路網整備のあり方と戦略的な推進を展望したものです。この度、前計画が目標年次（令和7年）を迎えたことから、新たに「第三次宗像市道路網整備計画」（以下「本計画」といいます。）を策定します。

この間、人口減少・少子高齢化のさらなる進行、産業や暮らしを脅かす労働力不足の深刻化、デジタル化やDXの急速な進展、激甚化・頻発化する自然災害への危機感など、私たちを取り巻く環境は大きく変化しています。

道路は、単なる移動手段（交通インフラ）に留まりません。人々の命を守り、地域の持続可能性を高め、市民一人一人の幸福度の向上に直結する、まちづくりの根幹です。

本市は、これらの課題に向き合い、コンパクトで持続可能な都市を目指します。そのために、効果的かつ効率的な道路ネットワークの整備とまちづくりとのより緊密な連携について、基本的な考え方を示し、その取組みを推進します。

1-2. 計画の対象区域

本計画では、本市全域を対象とします。

1-3. 計画期間・目標年次

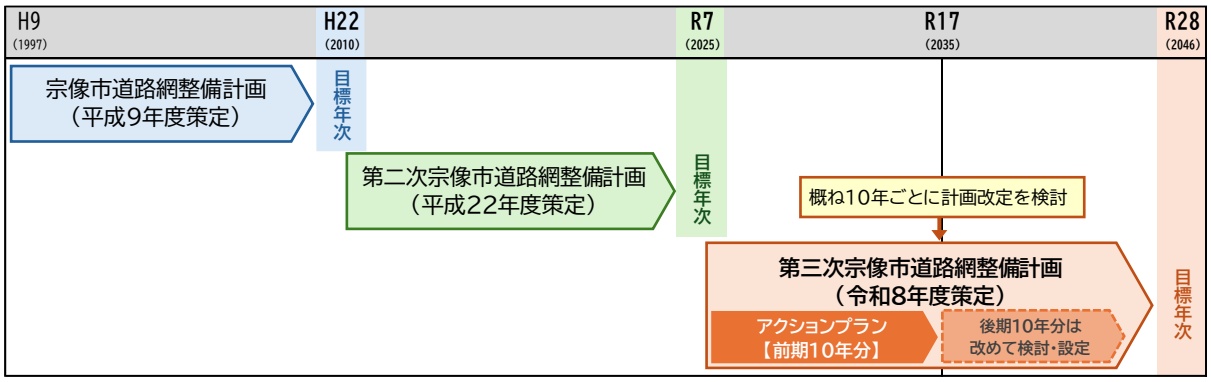
本計画の期間および目標年次は、以下のとおりです。

◆計画期間：令和8（2026）年度～令和27（2045）年度までの20年間

◆目標年次：令和28（2046）年度

なお、社会・経済情勢や道路交通状況の変化に柔軟に対応するため、概ね10年ごとに計画の改定を検討します。これにより、後期10年間の取組みは、その時点における最新の社会ニーズを反映した内容へとブラッシュアップしていきます。

【宗像市道路網整備計画の流れ】

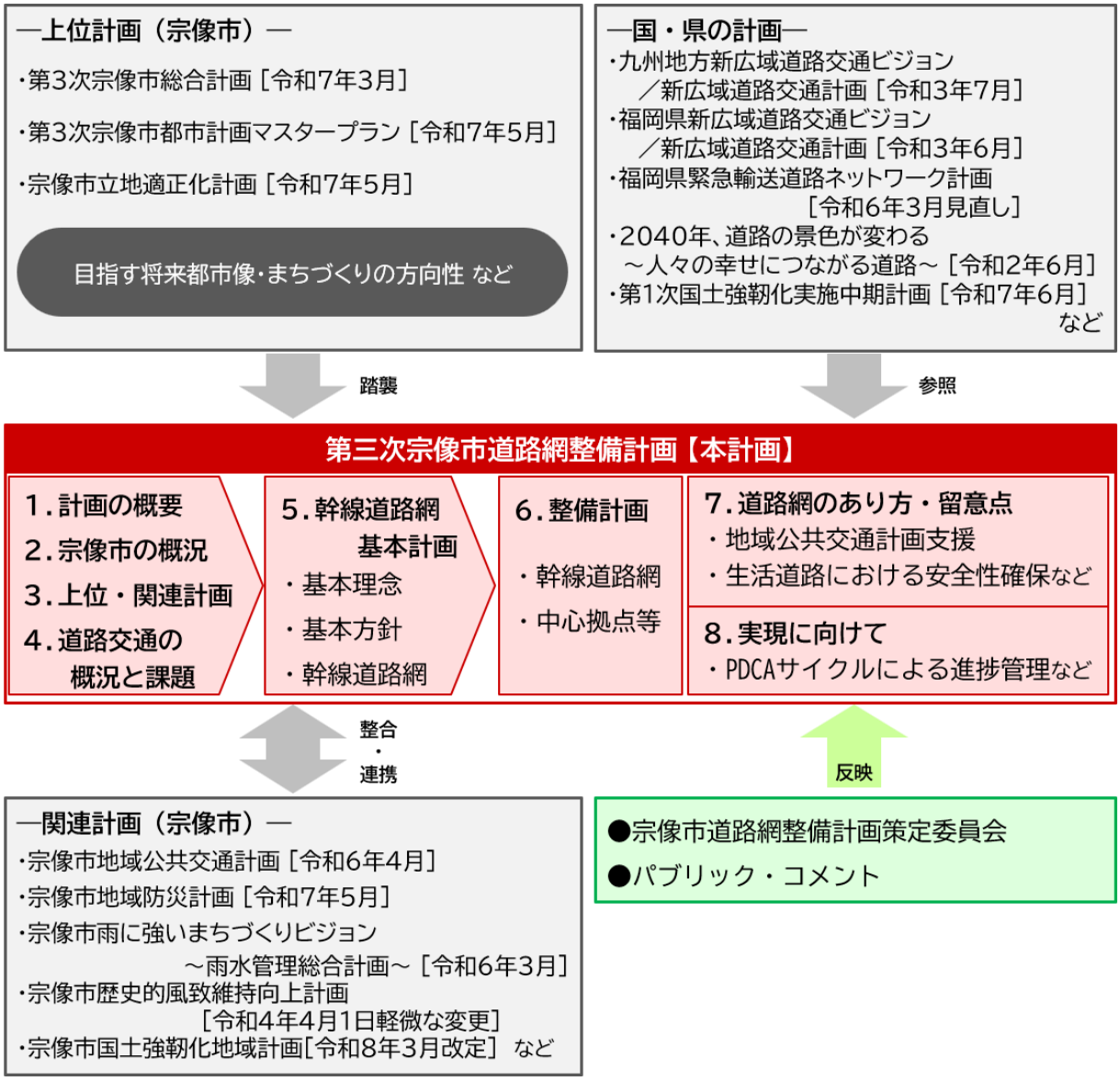


1-4. 本計画の位置づけ

本計画は、上位計画である「第3次宗像市総合計画」、「第3次宗像市都市計画マスタープラン」、「宗像市立地適正化計画」が掲げる目指す将来都市像やまちづくりの方向性を踏まえて、本市が目指す将来道路網のあり方を定めるものです。

本市の関連計画や国・県の計画との整合を図ることはもちろん、本計画の策定にあたっては、学識経験者を含めた策定委員会での議論やパブリック・コメントを通じて、関係機関や市民の皆さまの貴重なご意見を反映しています。

【本計画の位置づけ】



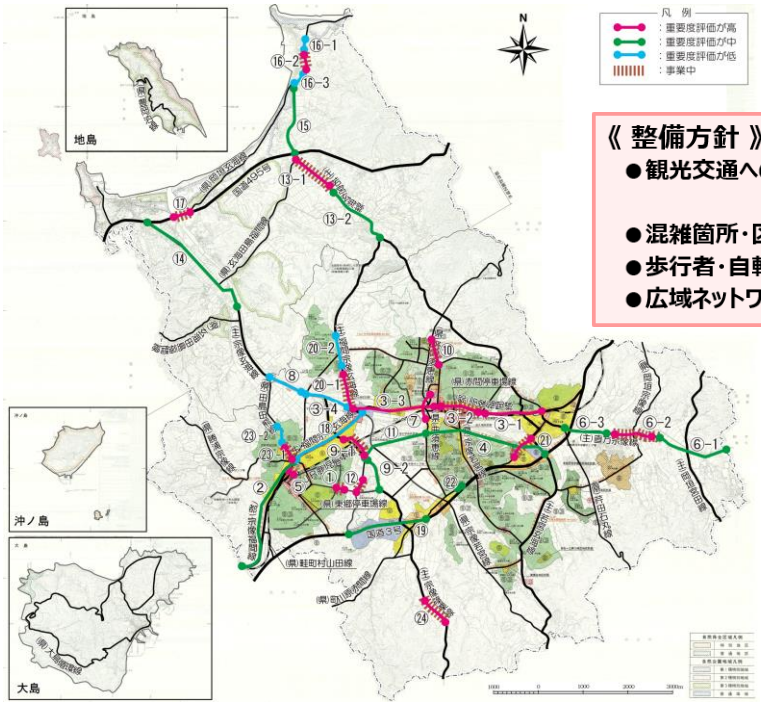
1-5. 前計画の振り返り

(1)前計画の概要

平成17年の合併による新しい宗像市の幹線道路網について、4つの整備方針を踏まえた整備重要度を設定し、戦略的な整備の進め方を示していました。なお、前計画の期間および目標年次は、以下のとおりです。

◆計画期間：平成23(2011)年度～令和7(2025)年度までの15年間

◆目標年次：令和7(2025)年



《 整備方針 》

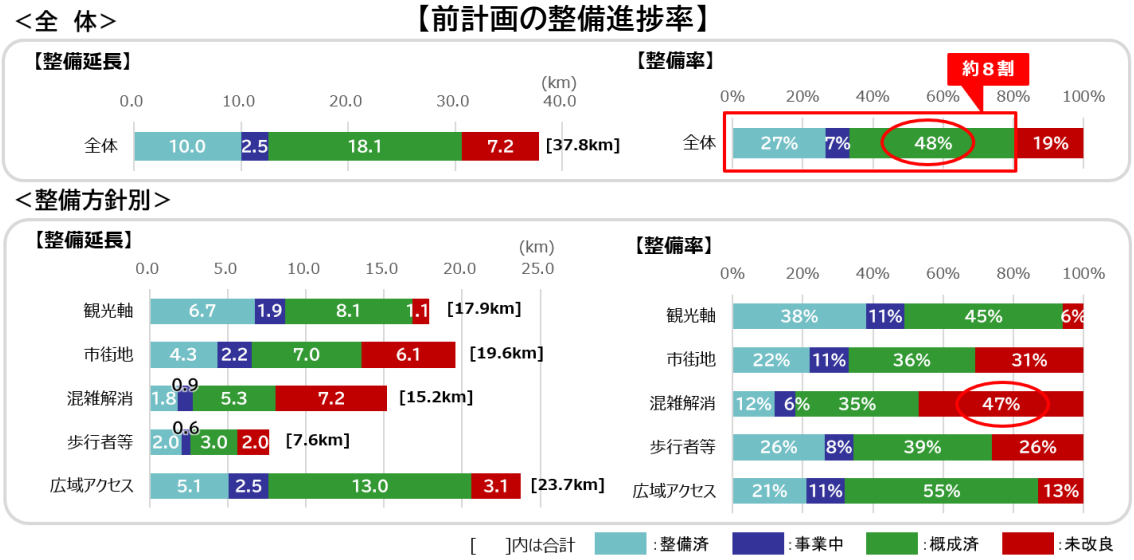
- **観光交通への対応（観光軸の整備）や市街地連絡道路の強化**
- **混雑箇所・区間の解消**
- **歩行者・自転車ネットワークの形成**
- **広域ネットワークへのアクセス性向上**

(2)前計画の評価

前計画における幹線道路網の整備進捗率は、概成済区間を含めると約8割となります。ただし、計画どおりに整備が完了していない概成済区間を除くと、その整備進捗率は約3割に留まっており、依然として整備すべき路線が多く残っている状況です。

また、整備方針別にみると、「観光軸」や「広域アクセス」に寄与する路線では比較的整備が進んでいる一方、「混雑解消」に寄与する路線では未改良区間47%と整備率は低い状況です。

【前計画の整備進捗率】



第2章　宗像市の概況

2-1. 位置･沿革

福岡市と北九州市の両政令指定都市の中間に位置し、両市の中心から概ね30kmの距離となっています。市域面積は119.94㎢です。

昭和29年に、東郷町、赤間町、吉武村、河東村、南郷村の5町村と神興村の一部が合併し、宗像町が誕生しました。翌年には、神湊町、田島村、池野村、岬村の4町村が合併し、玄海町が誕生しました。

昭和52年には、宗像町の人口が5万人を突破し、昭和56年に宗像市(旧)が誕生しました。

その後、平成15年に宗像市(旧)と玄海町が合併し、新しい宗像市が誕生しました。平成17年には大島村と合併し、現在の宗像市となっています。

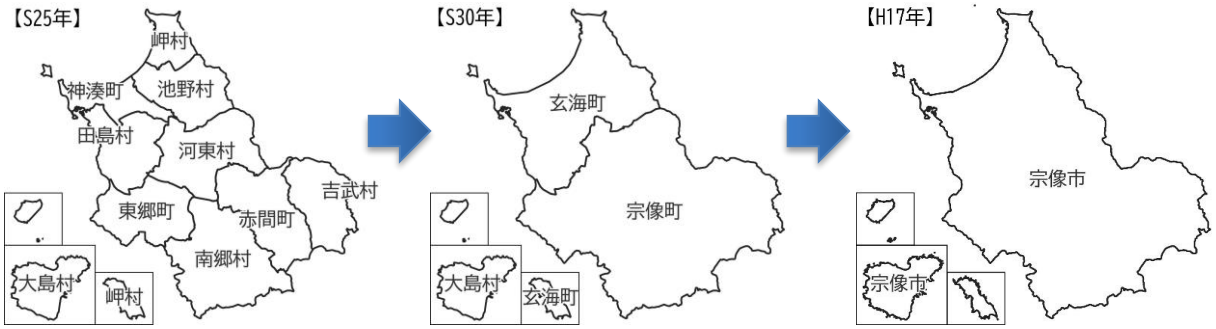
【宗像市の位置】



【市域の移り変わり】

合併年月日	新市町名	合併町村名など
S29.4.1	宗像町	東郷町、赤間町、吉武村、河東村、南郷村、神興村の一部
S30.4.1	玄海町	神湊町、田島村、池野村、岬村
S56.4.1	宗像市(旧)	宗像町が市制施行
H15.4.1	宗像市	宗像市(旧)、玄海町
H17.3.28	宗像市	大島村(宗像市に編入合併)

【宗像市の沿革】

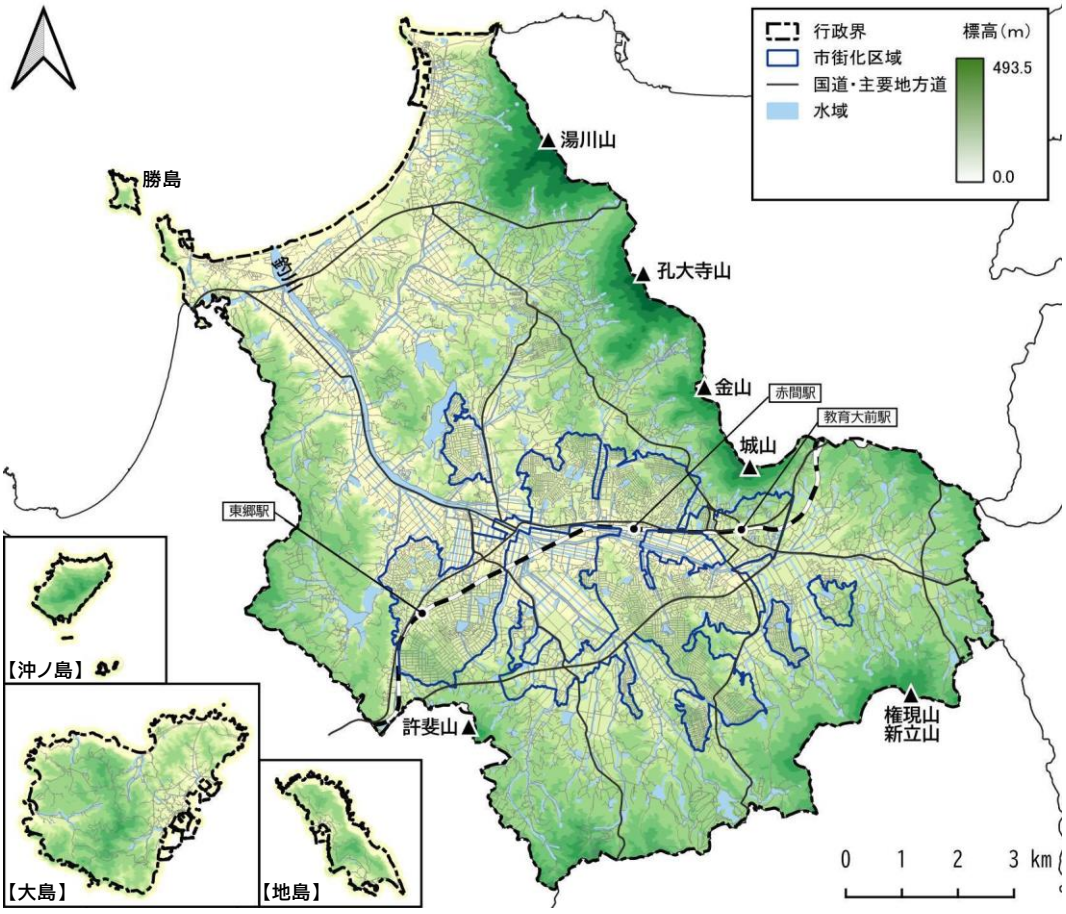


2-2. 地形

北側を除く3方向を標高200～400m前後の山々や丘陵に囲まれ、海に向けて広がる盆地状の地形をなし、市中央を釣川が貫流しています。また、さつき松原などの貴重な自然環境を持つ海岸や、玄界灘に大島、地島、沖ノ島、勝島があります。

住宅地開発は、釣川沿いの農地の後背となる丘陵部を中心に行われてきたため、市街地が分散しています。その市街地を道路網が相互に結んでおり、緑に囲まれたゆとりある良好な住環境の景観が形成されています。

【宗像市の地形】



出典：国土地理院　基盤地図情報（R5 時点）

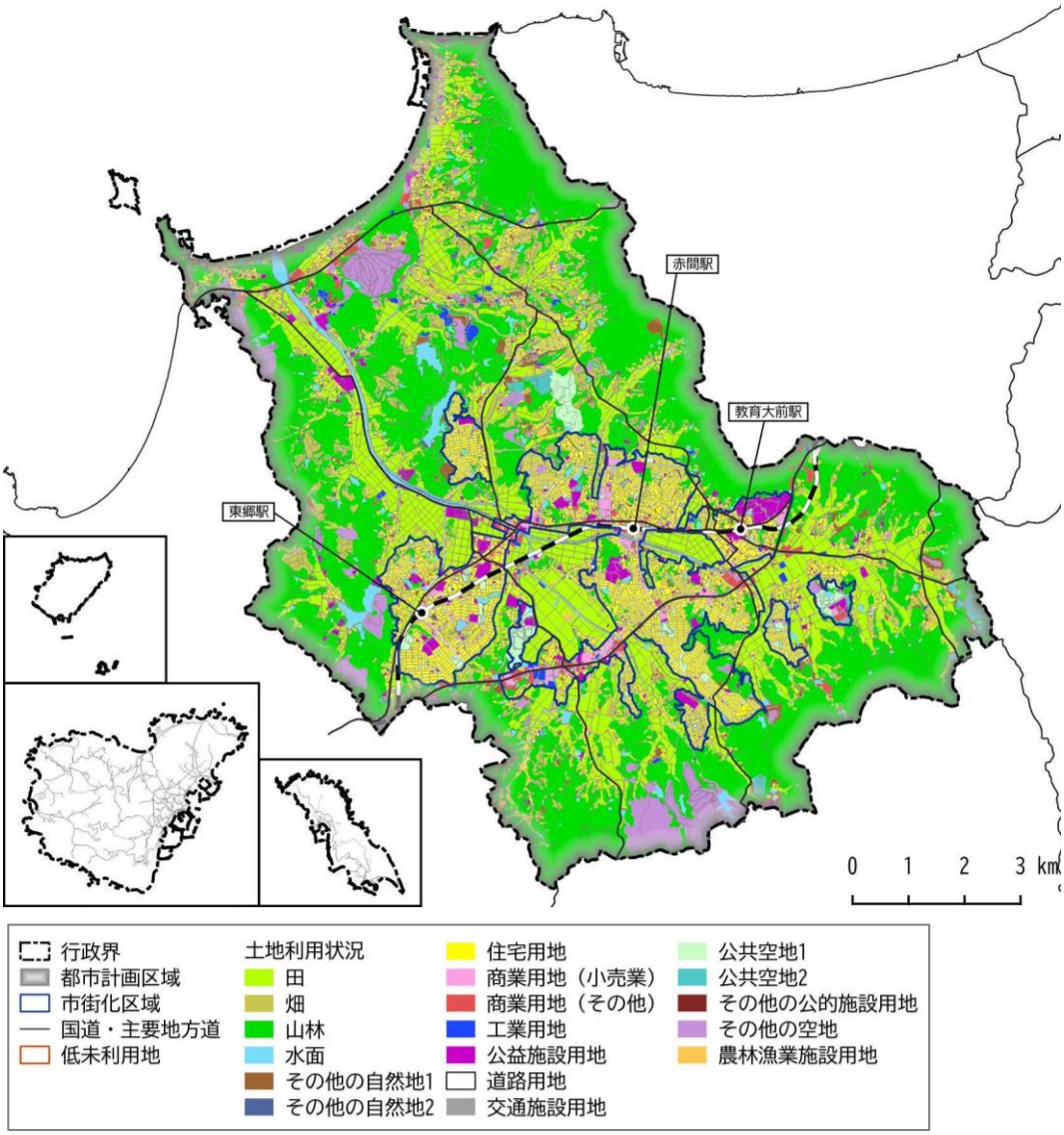
2-3. 土地利用

市全域では、自然的土地利用が72.0%を占めており、山林の割合が最も高く全体の43.4%、田は15.5%となっています。一方、都市的土地利用では住宅用地の割合が最も高く10.8%となっています。

市街化区域では、都市的土地利用が77.4%を占めており、住宅用地の割合が最も高く43.9%となっています。

市街化調整区域では、自然的土地利用が82.4%を占めており、山林の割合が最も高く50.6%となっています。

【土地利用状況】



出典：令和４年度都市計画基礎調査

※都市計画基礎調査は都市計画区域を対象としているため、都市計画区域外についてはデータなし

※凡例は、令和４年度都市計画基礎調査要領による

その他の自然地1:原野・牧野、荒れ地、低湿地

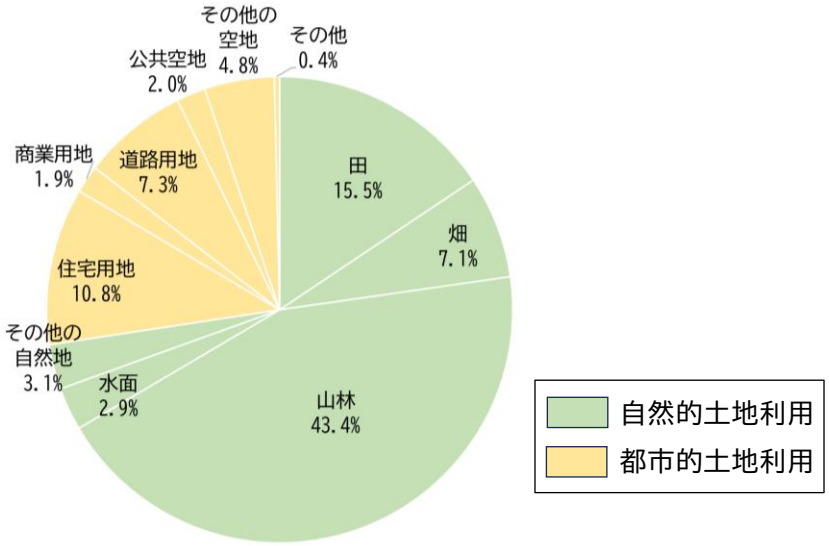
その他の自然地2:河川敷・河原、海浜、湖岸

公共空地1:公園・緑地

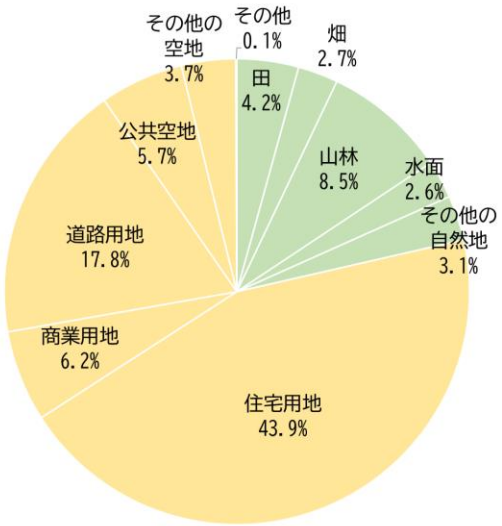
公共空地2:広場、運動場、墓

【都市計画区域における土地利用割合】

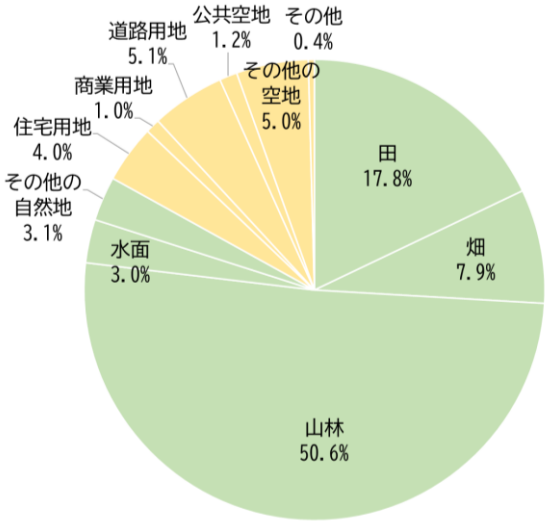
〈市全域〉



〈市街化区域〉



〈市街化調整区域〉



出典：令和４年度都市計画基礎調査
※都市計画基礎調査は都市計画区域を対象としているため、都市計画区域外についてはデータなし

2-4. 人口動態

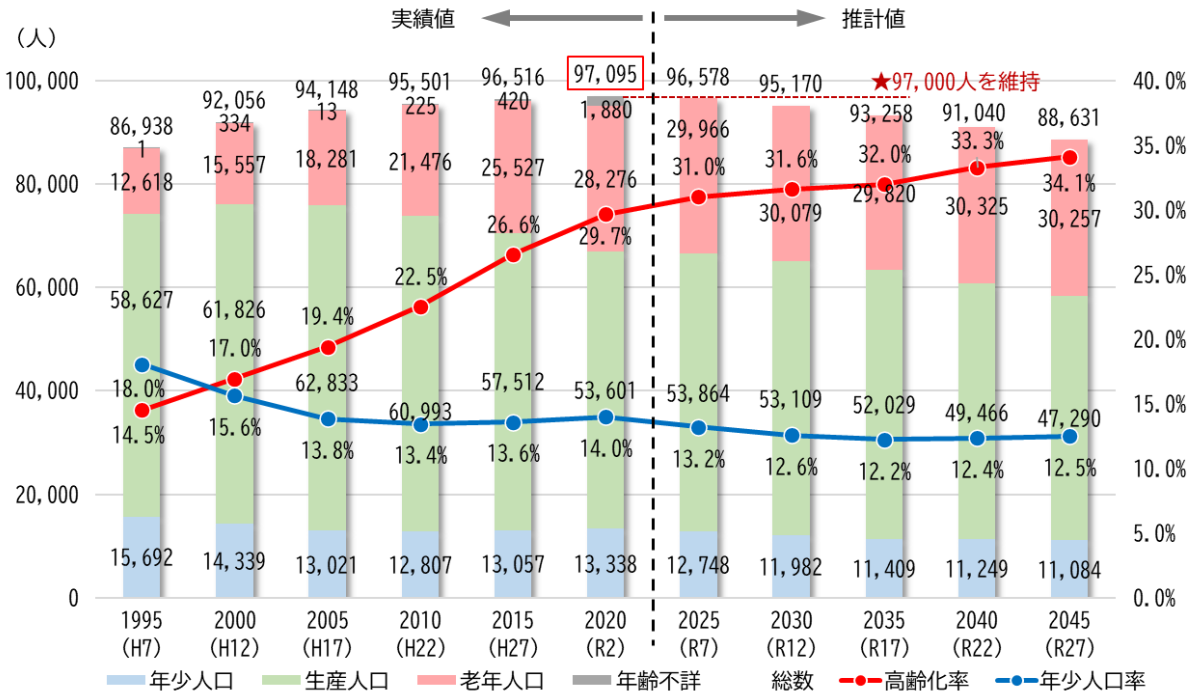
(1)全体の人口推移等

本市の人口は令和2年度まで増加傾向で、平成12年から20年間で約5,000人増加しています。国立社会保障・人口問題研究所の人口推計によると、今後は減少が想定されており、令和27年度には88,631人になることが予測されています。

また、今後さらに高齢化が進行することが見込まれており、令和2年の高齢化率は29.7%ですが、令和7年以降は30%以上(全国では令和12年に30%以上となる見込み)、令和27年では34.1%になることが予測されています。

人口減少は、労働力不足や地域経済の衰退、住環境の悪化、地域コミュニティの崩壊など、深刻な問題につながることが想定されます。これらの問題を抑制するため、魅力あるまちづくりを進めるとともに、定住・移住施策等を積極的に展開することで、第3次宗像市総合計画で掲げる計画終期(令和17年3月末時点)での人口維持を目指していきます。

【総人口の推計・将来推計】



出典:H7～R2 国勢調査、R7～R27 国立社会保障・人口問題研究所

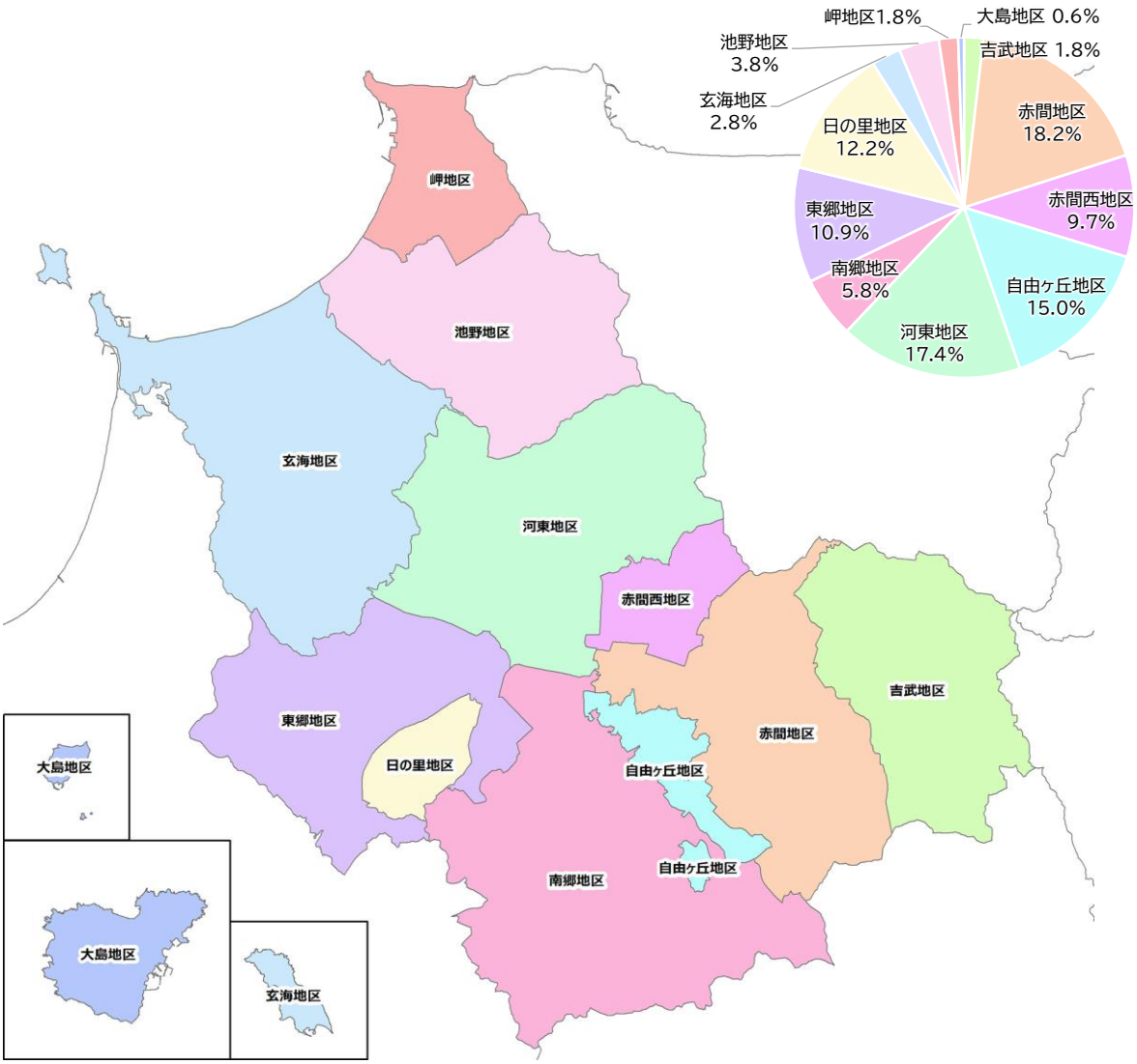
（2）地区別の人口推移等

本市の人口は、南部に集中しており、赤間地区、赤間西地区、自由ヶ丘地区、河東地区で全体の約6割、日の里地区、東郷地区を加えると全体の約8割を占めています。

平成22年以降の地区別人口の推移をみると、赤間地区、河東地区、東郷地区等では増加傾向、自由ヶ丘地区、日の里地区等では減少傾向です。

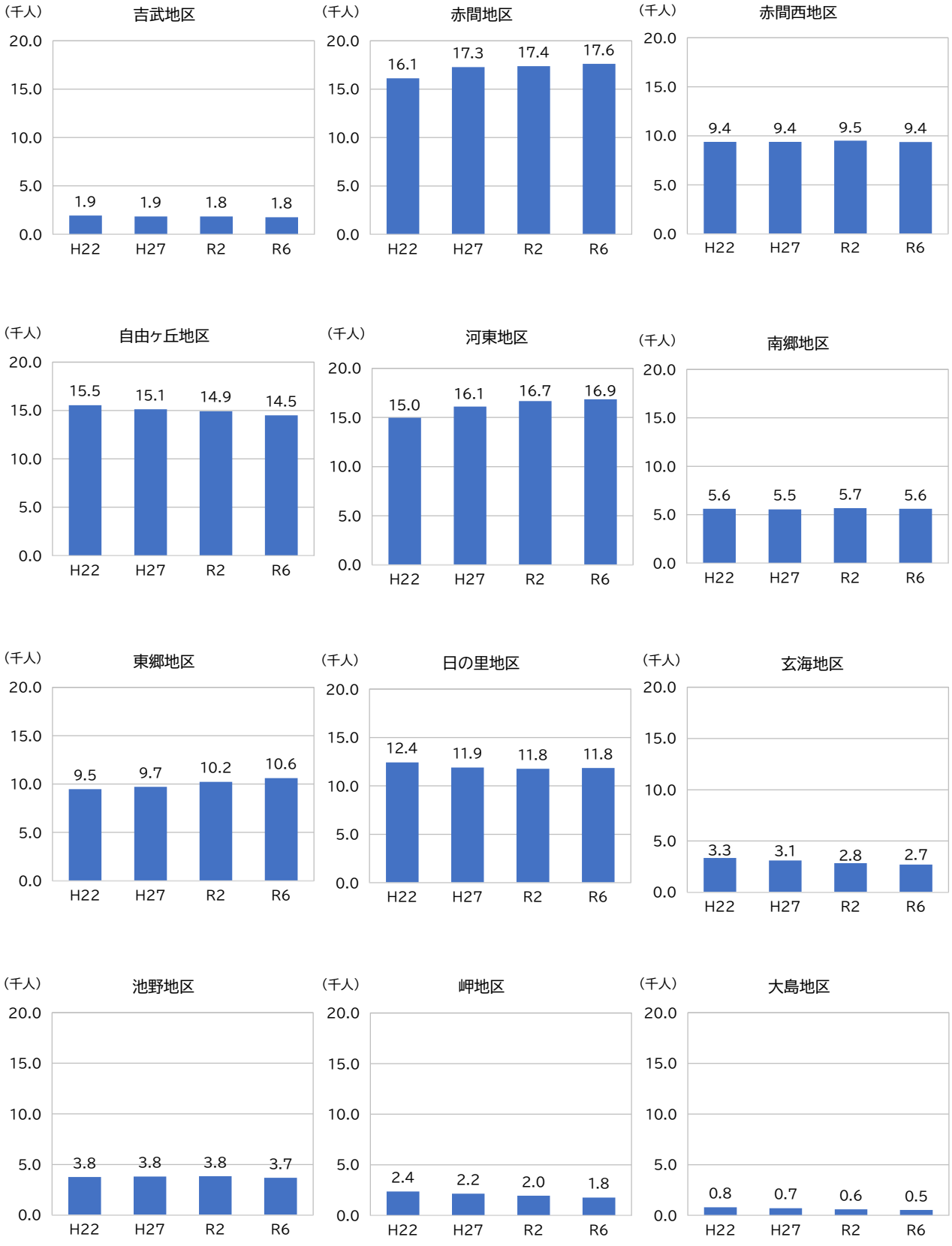
また、年齢階層別人口割合にも地区ごとに差がみられ、赤間地区、河東地区、東郷地区等では64歳以下が約7割である一方、玄海地区、大島地区、岬地区等では65歳以上が約半数となっています。

【地区割と地区別人口割合（R6）】



出典：宗像市統計書（R6）

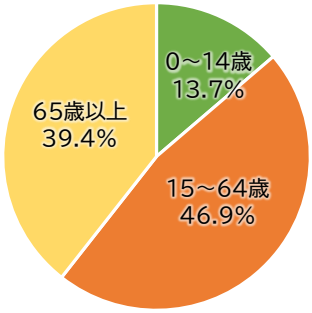
【地区別人口推移】



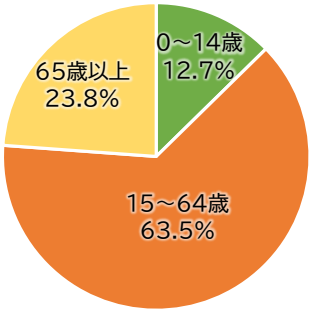
出典：宗像市統計書

【地区別年齢階層別人口（R6）】

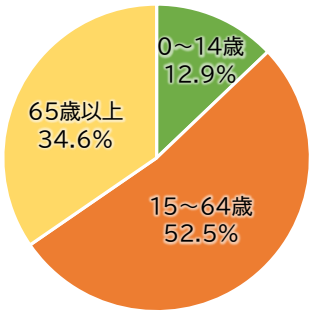
吉武地区



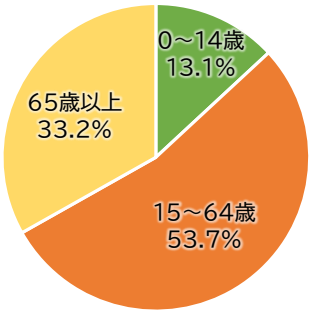
赤間地区



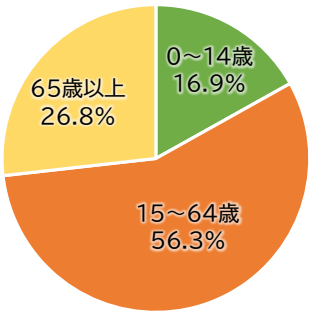
赤間西地区



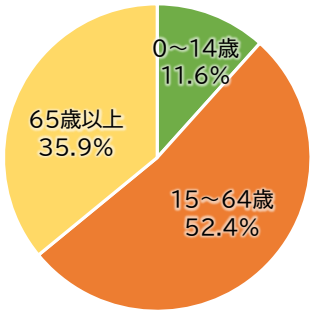
自由ヶ丘地区



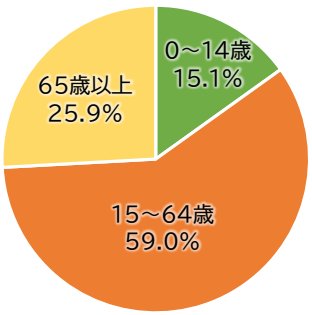
河東地区



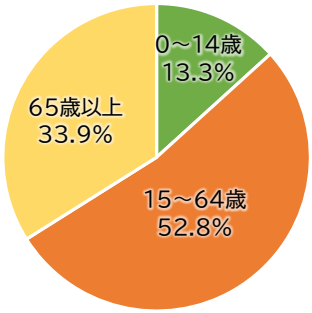
南郷地区



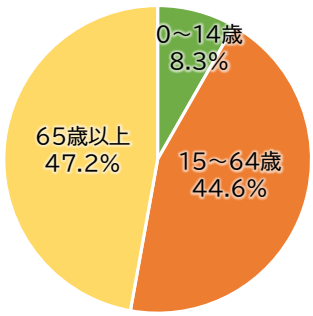
東郷地区



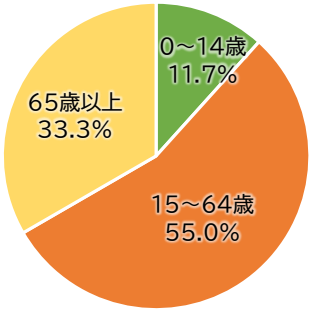
日の里地区



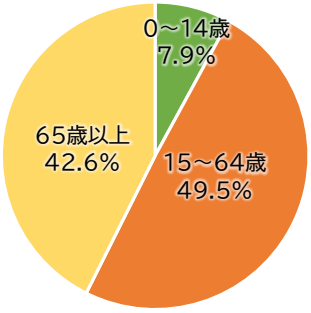
玄海地区



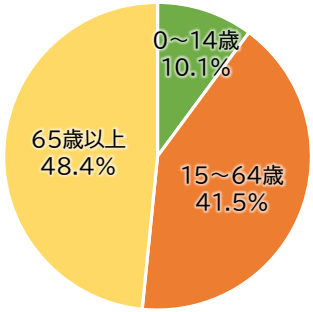
池野地区



岬地区



大島地区



出典：宗像市統計書（R6）

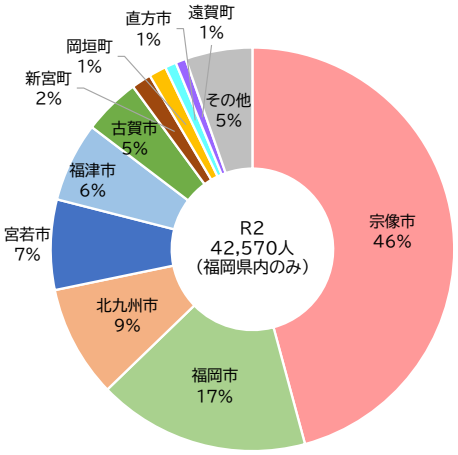
（3）通勤通学流動

①本市居住者の流動

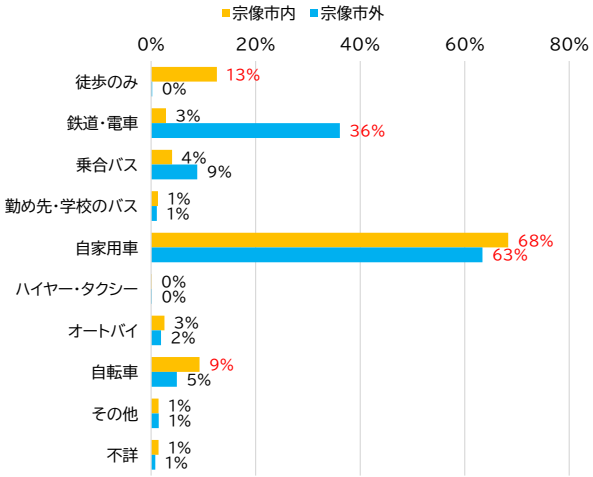
本市居住者のうち、市内での通勤・通学者は46%、市外への通勤・通学者は54%と、概ね半数ずつの割合です。市外では、福岡市・北九州市等の国道3号沿線地域や宮若市への通勤・通学が多くみられます。

利用交通手段は、市内・市外ともに自家用車が最も多く、次いで市内では徒歩や自転車、市外では鉄道・電車となっています。

【宗像市常住者の通勤・通学先】



【利用交通手段】



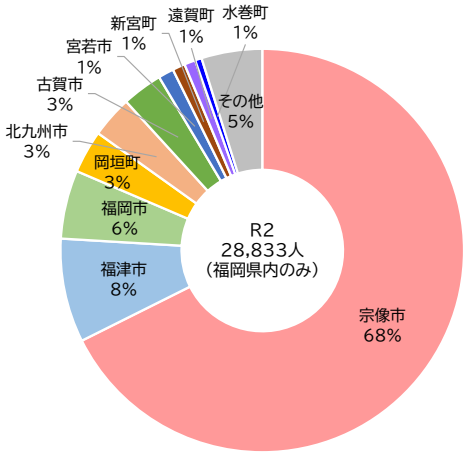
出典：R2 国勢調査

②本市での従業者・通学者の流動

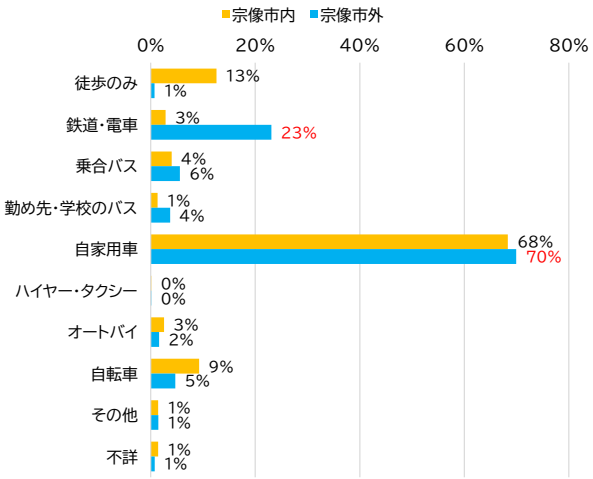
本市での従業者・通学者のうち、約7割が市内居住者です。市外からは、福岡市・福津市等の国道3号沿線地域からの通勤・通学が多くみられます。

市外からの利用交通手段は、自家用車が最も多く、次いで鉄道・電車となっています。

【宗像市従業者・通学者の常住地】



【利用交通手段】



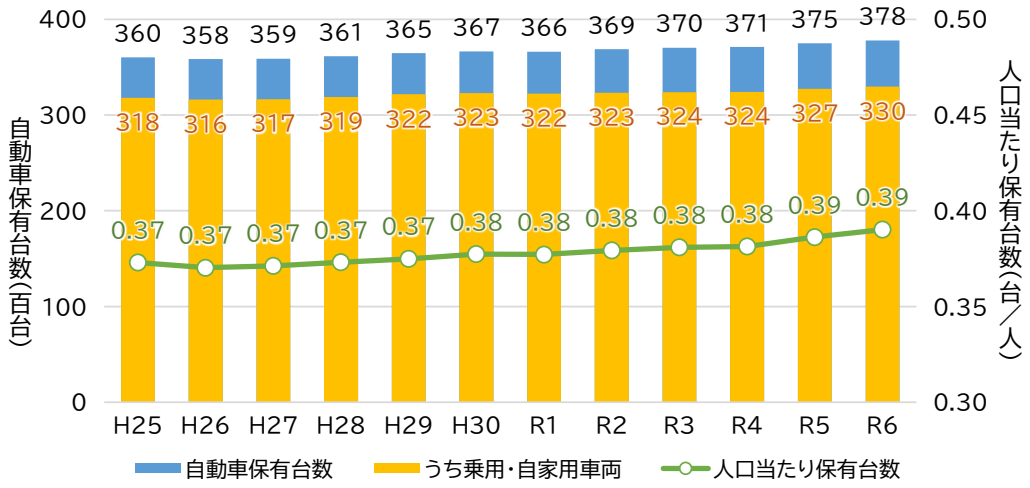
出典：R2 国勢調査

2-5. 自動車需要の状況

(1)自動車保有状況

本市における自動車保有台数は、若干の増減はあるものの長期的には増加の傾向です。また、人口当たりの保有台数でみても、増加の傾向となっており、本市において自動車の需要が年々高まっていることが窺えます。

【自動車保有状況の推移】



出典:宗像市統計書
※自動車保有台数:各年度末時点、人口:各年 12 月末日時点

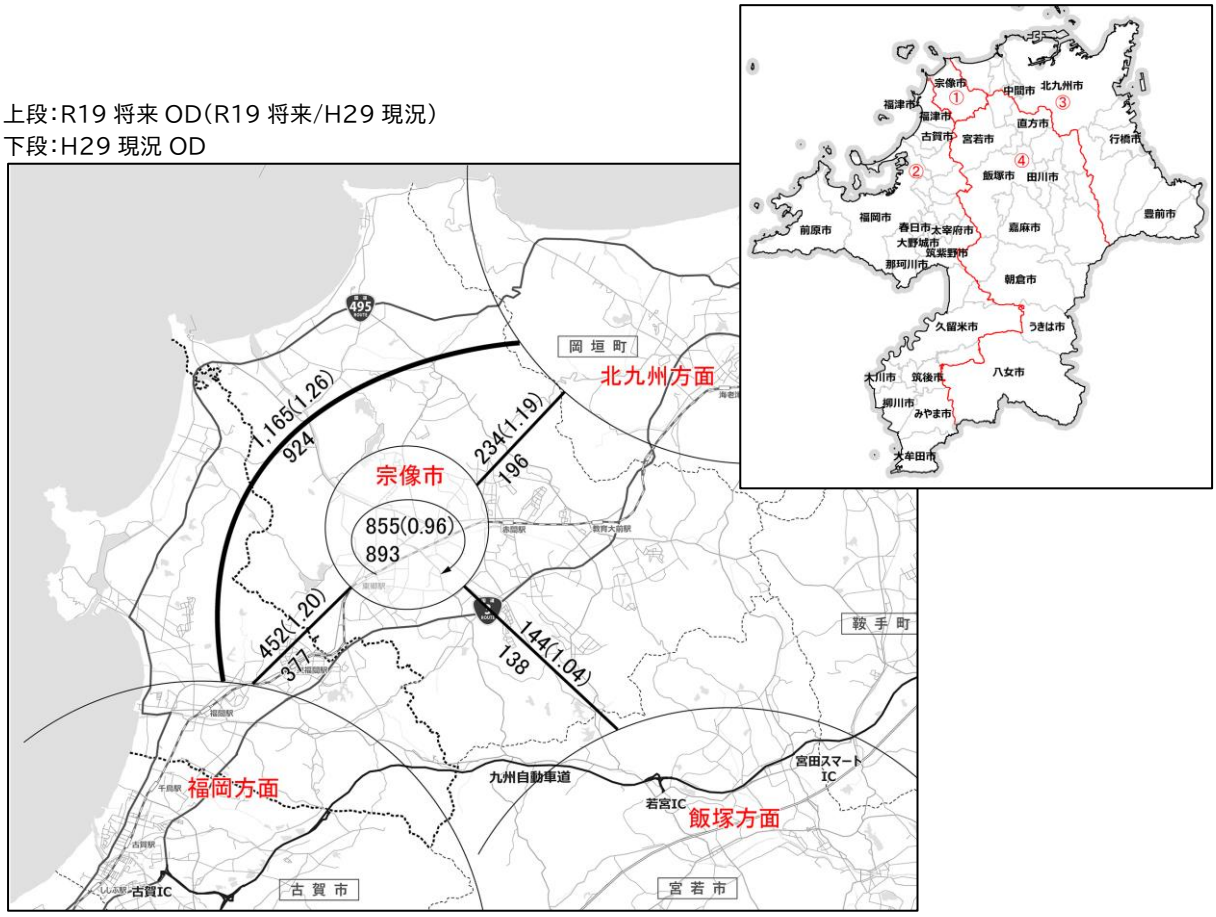
（2）将来需要の見通し

本市に関連する自動車交通需要は、将来にかけて概ね横ばいの予測です（R19/H29＝1.02）。その内訳をみると、市内々の流動は減少傾向（R19/H29＝0.96）ですが、本市から周辺市町への流出入流動は増加傾向（R19/H29＝1.17）であり、特に本市～北九州方面、福岡方面など東西方向の流動が大きく増加する予測となっています。

また、福岡方面～北九州方面のように本市を通過するような流動も増加（R19/H29＝1.26）が見込まれています。

【自動車需要の見通し】

上段：R19 将来 OD（R19 将来/H29 現況）
下段：H29 現況 OD



			宗像市		近隣市町						参考			
					福津市		宮若市		岡垣町		福岡市		北九州市	
分布交通（百台/日）	内々	R19将来	855	(0.96)	437	(1.11)	226	(1.02)	197	(0.90)	13,310	(1.21)	9,845	(0.98)
		H29現況	893		392		222		220		10,998		10,018	
	流出入	R19将来	831	(1.17)	715	(1.17)	587	(1.06)	348	(1.07)	6,928	(1.24)	3,089	(1.09)
		H29現況	711		609		555		326		5,580		2,825	
	計	R19将来	1,686	(1.05)	1,152	(1.15)	813	(1.05)	545	(1.00)	20,238	(1.22)	12,934	(1.01)
		H29現況	1,604		1,001		777		546		16,578		12,843	
発生集中量（百台TE/日）		R19将来	2,541	(1.02)	1,589	(1.14)	1,039	(1.04)	742	(0.97)	33,548	(1.22)	22,779	(1.00)
		H29現況	2,497		1,393		999		766		27,576		22,861	

※ 上表中の（ ）は、R19将来／H29現況

出典：第5回北部九州圏パーソントリップ調査（自動車 OD 表）

2-6. 公共交通の状況

2-6-1. 広域交通

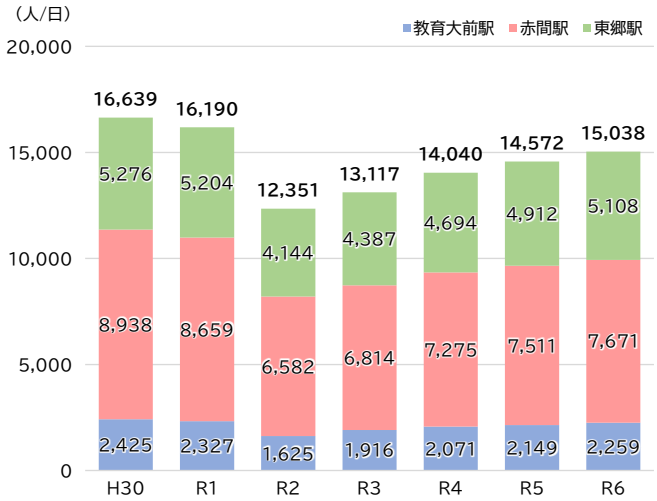
(1)鉄道

本市は、JR鹿児島本線が横断しており、東郷駅、赤間駅、教育大前駅の3つの駅があります。

市内の駅別乗車人員を見ると赤間駅が最も多く、7,671人/日となっています。

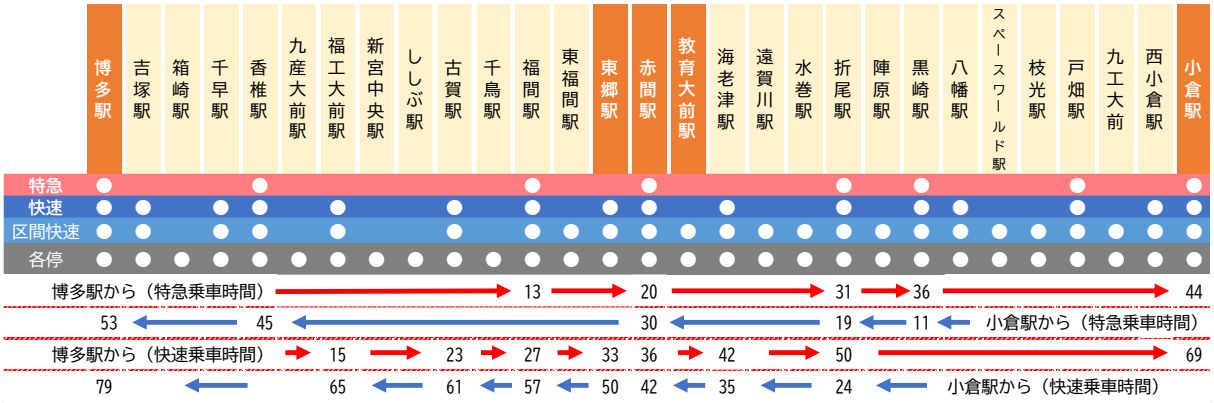
赤間駅から博多駅までは特急列車で最速23分、快速電車で最速37分、小倉駅までは特急列車で最速24分、快速電車で最速33分の乗車時間です。

【市内の駅別乗車人員推移】



出典:宗像市統計書、交通・営業データ(九州旅客鉄道株式会社)

【乗車時間】



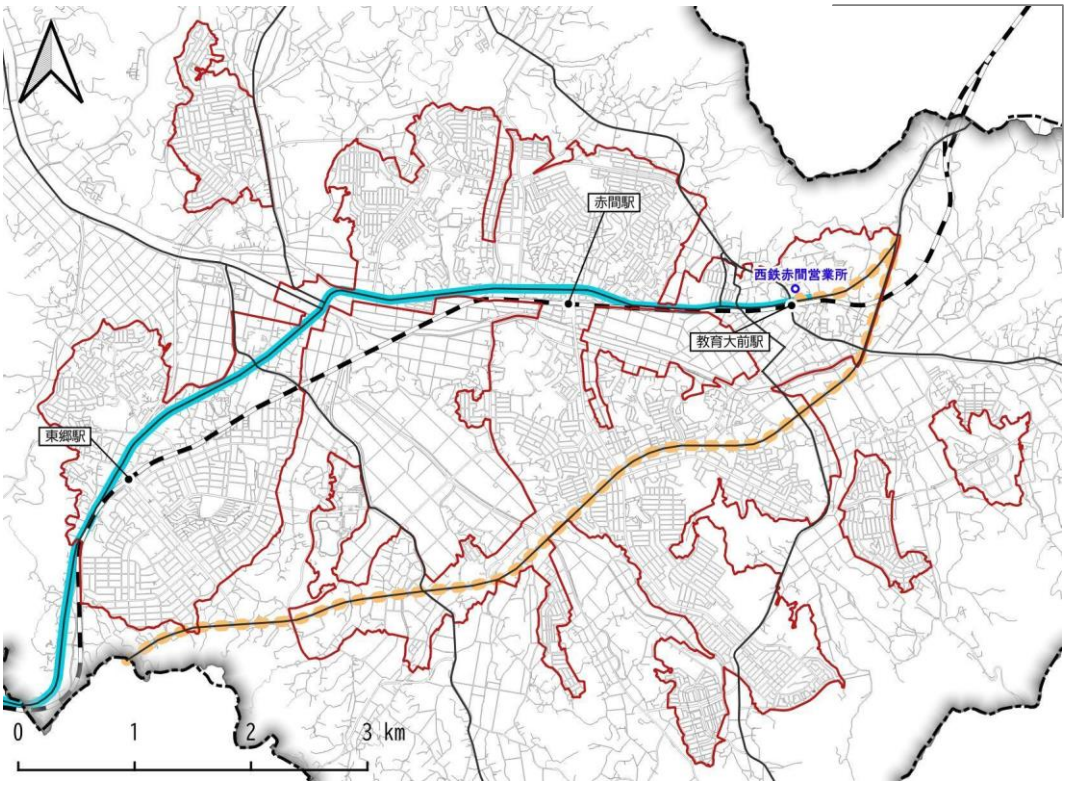
出典:九州旅客鉄道株式会社(R5 時点)

（2）路線バス

赤間急行線は、天神（昭和通り）と赤間営業所を結ぶ広域的な路線として、市外とのアクセスを担っており、一日116本運行しています。

また、「福岡都市圏　都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（令和3年4月30日告示）において、赤間急行線の一部は公共交通軸に位置づけられており、拠点間の交流や交通需要を創出しながら、公共交通の維持・充実を図り、多様な交通手段の確保と都市機能の相互補完を図ることとされています。

【路線バス（急行）の運行状況】



出典：国土交通省　国土数値情報（R4 時点）、宗像市 HP 等を基に作成

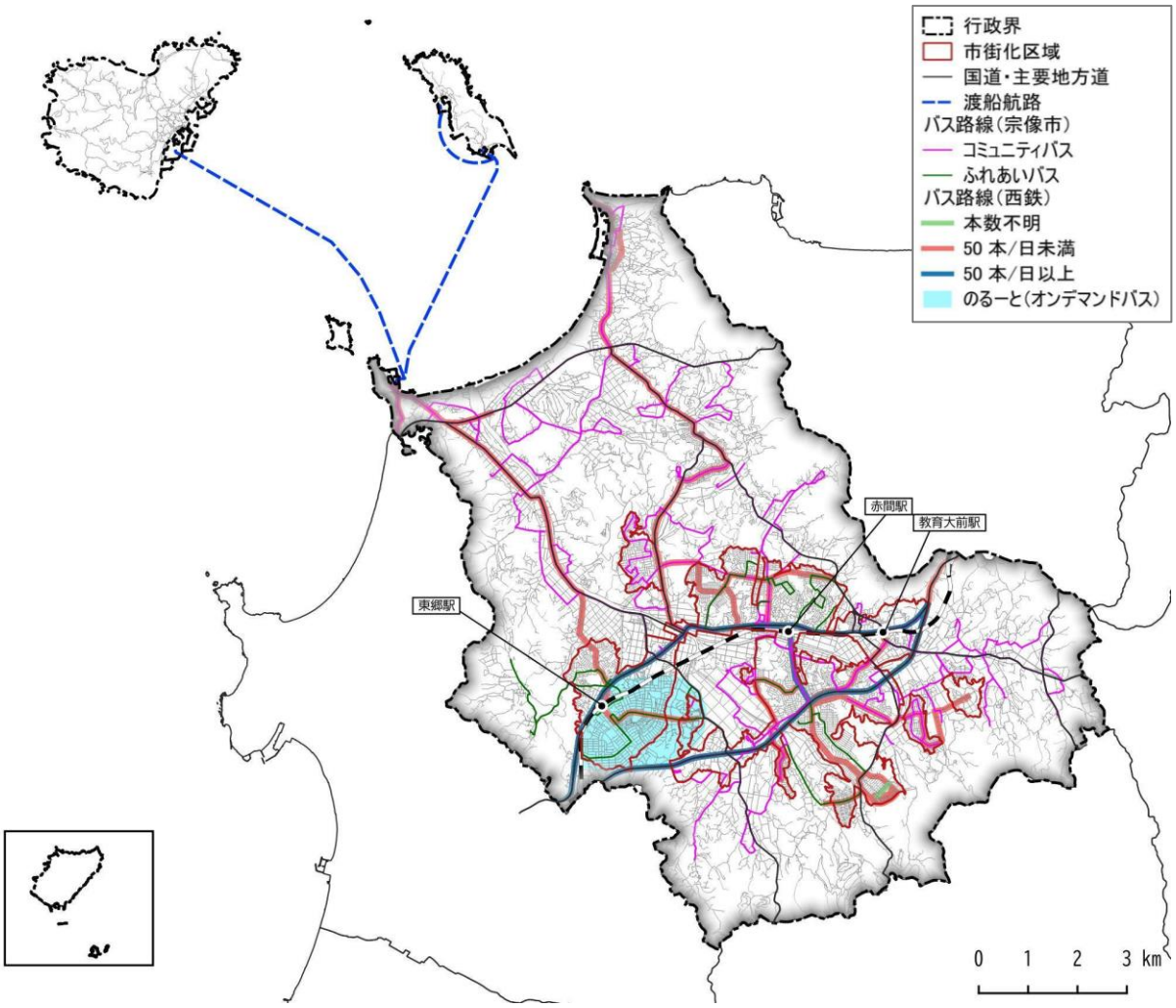
2-6-2. 市内交通

本市の路線バスは西鉄バスとコミュニティバス、ふれあいバスが運行しています。

西鉄バスは一日往復50本以上の路線もあり、市内の主な目的地までバスが運行している状況です。日の里地区については、AIを活用したオンデマンドバス「のるーと」を導入し、効果的な交通空白地域の解消を図っています。

また、神湊を発着地とする大島と地島まで渡船が運行しており、大島便は一日当たり往復7便、地島便は往復6便運航しています。

【路線バス・渡船の運行状況】



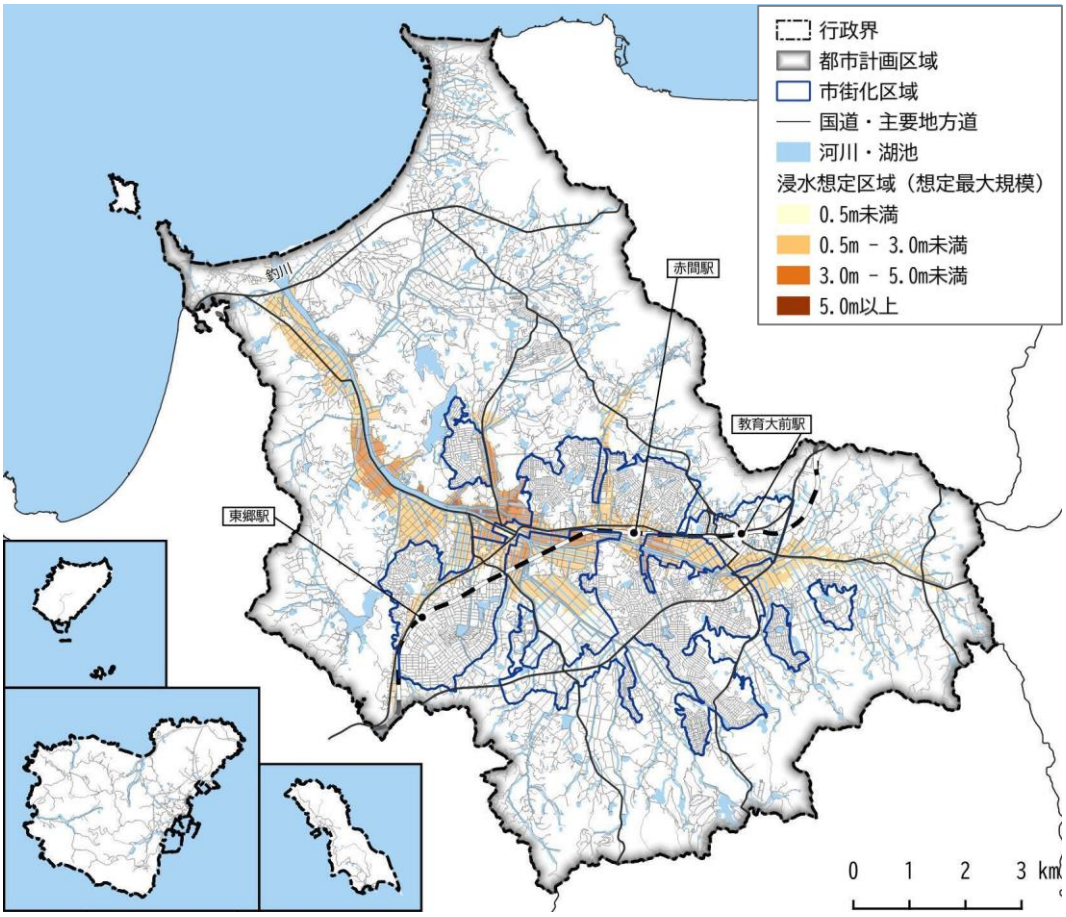
出典：令和4年度都市計画基礎調査、宗像市 HP（R6 時点）、国土交通省 国土数値情報（R4 時点）、宗像市資料（R6 時点）

2-7. 災害ハザードの状況

(1)洪水

想定最大規模の洪水浸水想定区域の指定状況を見ると、釣川沿いやJR鹿児島本線沿いの一部において浸水が想定されています。特に、赤間駅の西側においては3.0m以上の浸水が想定されています。

【洪水浸水想定区域(想定最大規模)の指定状況】



出典:福岡県洪水浸水想定区域図(H30 時点)

※想定最大規模とは、想定最大規模降雨(年超過確率 1/1000 程度の降雨量を上回るもの)によって、河川が氾濫した場合に浸水が想定される範囲及び水深

※想定最大規模降雨

[対象となる河川と算出条件]

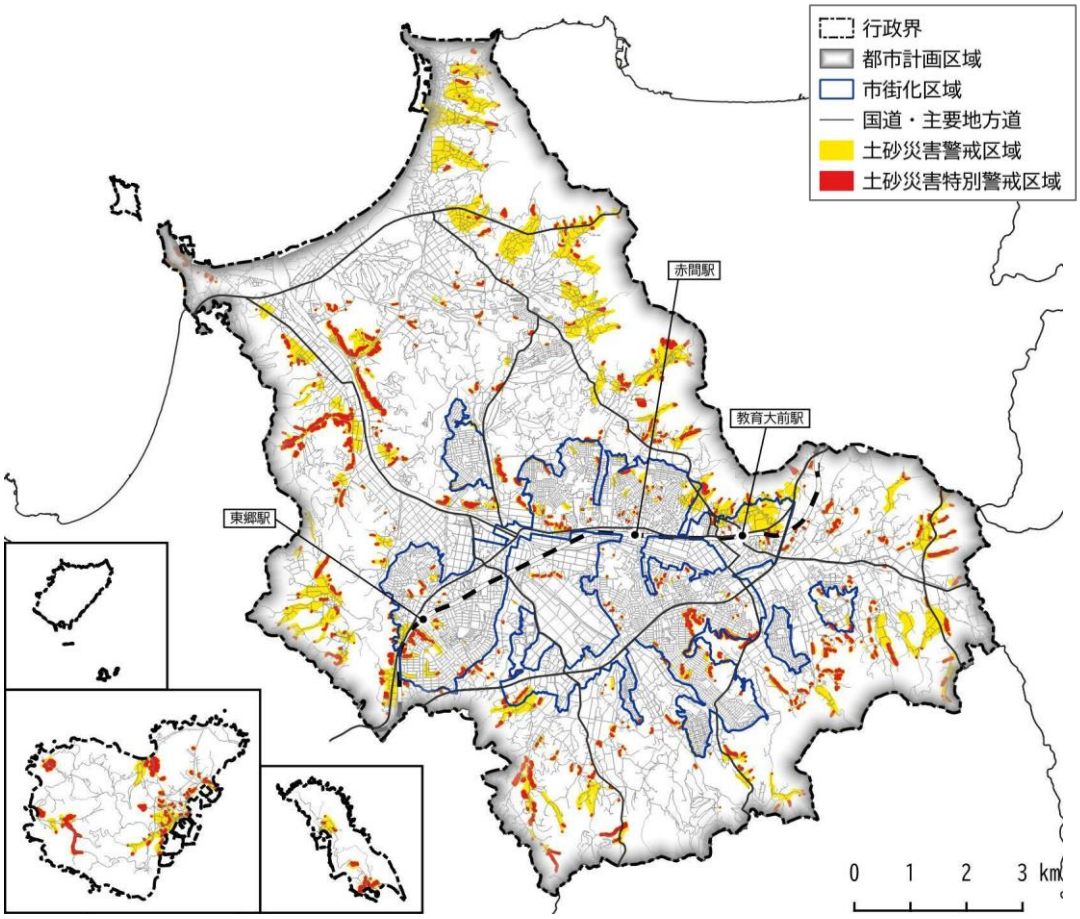
釣川、八並川、山田川(前提となる降雨:釣川流域の 6 時間総雨量 543 ㎜)

樽見川、吉田川、阿久住川、四十里川、横山川、大井川、高瀬川、朝町川(前提となる降雨:釣川流域の 24 時間総雨量 992 ㎜)

(2)土砂災害

土砂災害警戒区域、土砂災害特別警戒区域の多くは市街化調整区域に指定されています。

【土砂災害警戒区域、土砂災害特別警戒区域の指定状況】

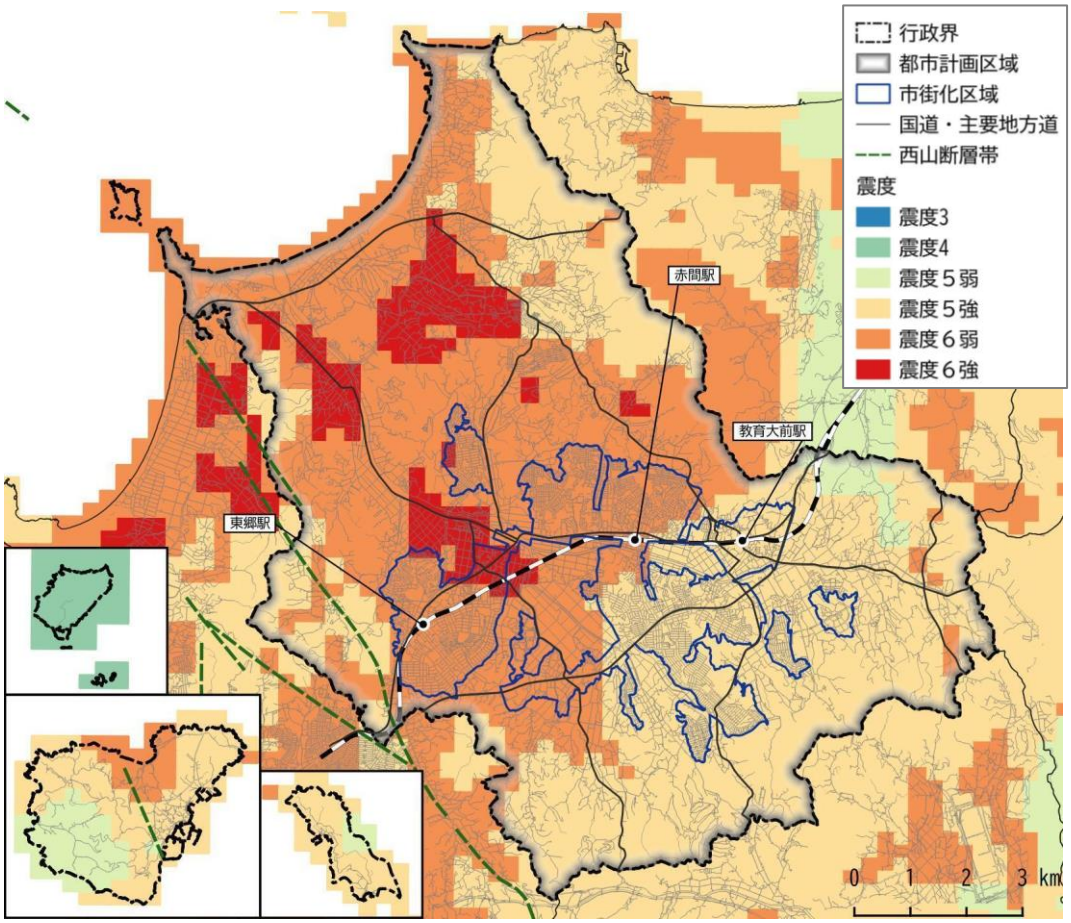


出典：福岡県土砂災害危険箇所マップ（R6 時点）

(3)地震

西山断層帯が市域の西側に通っており、市域の広い範囲で震度5強以上の揺れが想定されています。

【震度想定図】



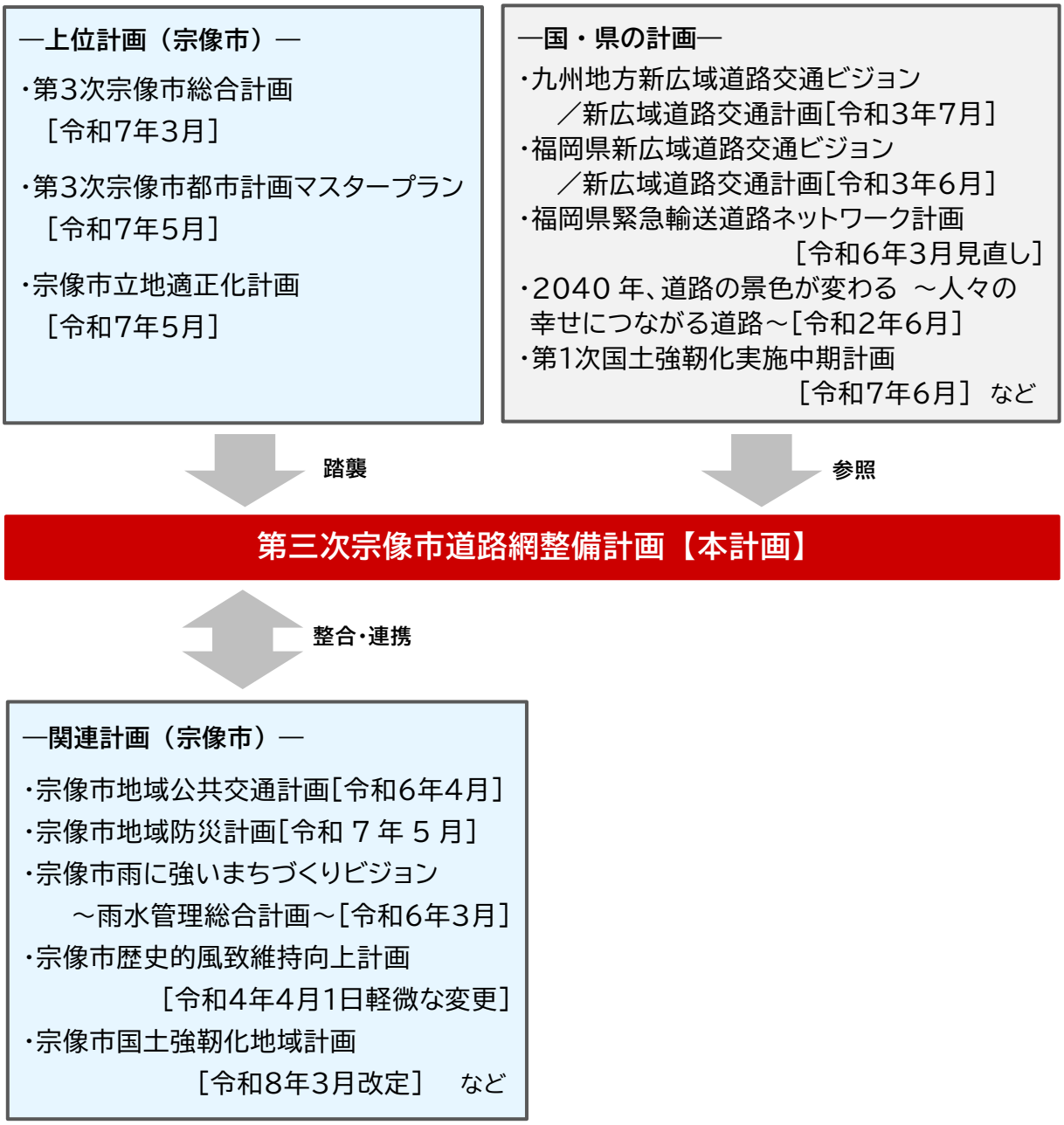
出典:宗像市防災マップ(R6 時点)

第3章　上位・関連計画

3-1. 上位・関連計画の体系

第三次宗像市道路網整備計画と本市における上位計画や関連計画、国・県の計画との関連性は下図に示すとおりです。

【本計画と上位・関連計画との位置づけ】



3-2. 上位計画

上位計画より、本市に関わる道路行政の方向性等について、以下に整理します。

●第3次宗像市総合計画（宗像市/令和7年3月）

⇒都市の再生を図るにあたり、効率的な交通ネットワークの構築や公共交通に関する利用促進等を掲げる

⇒都市基盤としては、公共インフラの効率的な維持管理や計画的な更新に加えて、ユニバーサルデザインによる快適な歩道・自転車走行区間の創出を掲げる

●第3次宗像市都市計画マスタープラン（宗像市/令和7年5月）

●宗像市立地適正化計画（宗像市/令和7年5月）

⇒宗像市の都市計画マスタープランでは、多極連携の集約型都市構造の形成を目指しつつ、中心拠点、拠点、地域拠点等の各種拠点を位置づけ

⇒本市と周辺都市に加えて、本市内の各種拠点を結ぶよう交通ネットワークを強化

⇒大島と東郷駅・若宮ICを結ぶ航路・道路及び国道495号を歴史・観光軸に位置づけ

⇒災害時における避難経路の確保や緊急輸送道路・延焼防止機能の促進

⇒人にやさしいまちづくりに向けたユニバーサルデザイン導入と公共交通ネットワーク形成

⇒幹線道路及び航路による東西交流軸・南北交流軸の位置づけにより、広域的な道路ネットワークを形成（広域連絡道路整備）

⇒本市内において、都市内中心軸・都市内東西連絡軸・南北連絡道路を位置づけることで、分散する市街地間のネットワークを形成（都市内幹線道路整備）

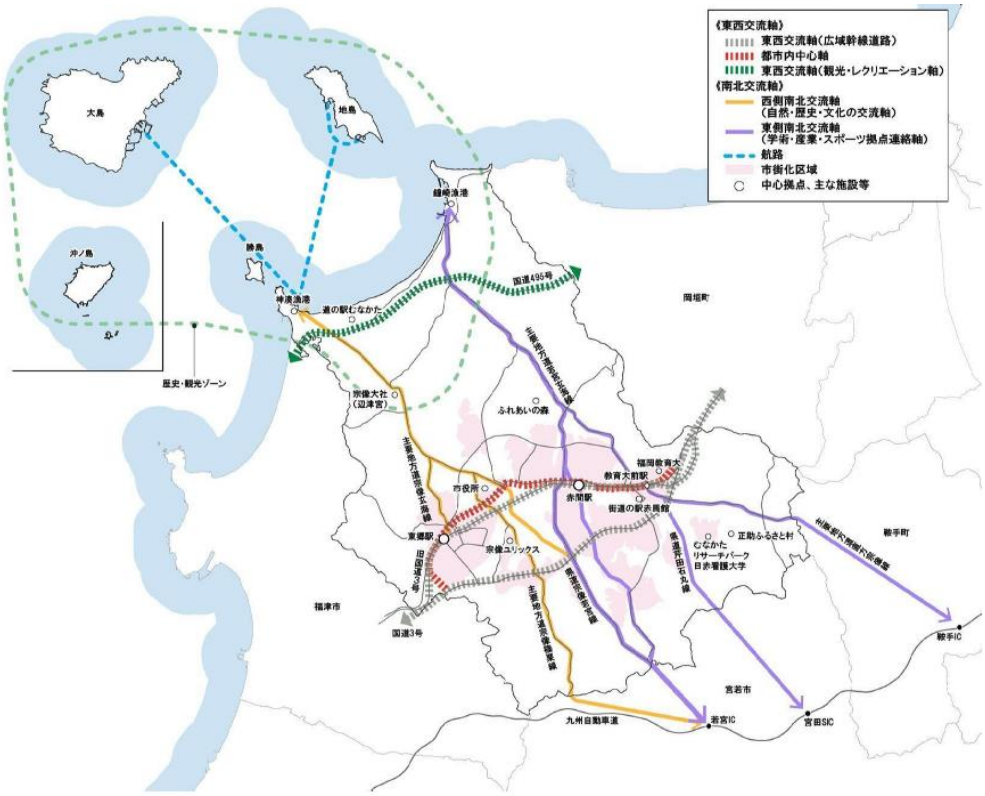
⇒主要な生活道路に対する、歩行者・自転車への利便性向上及び安全性対策（その他の道路整備）

⇒鉄道駅・バス停と地域中心・生活中心間における歩行者・自転車ネットワークの形成（その他の道路整備）



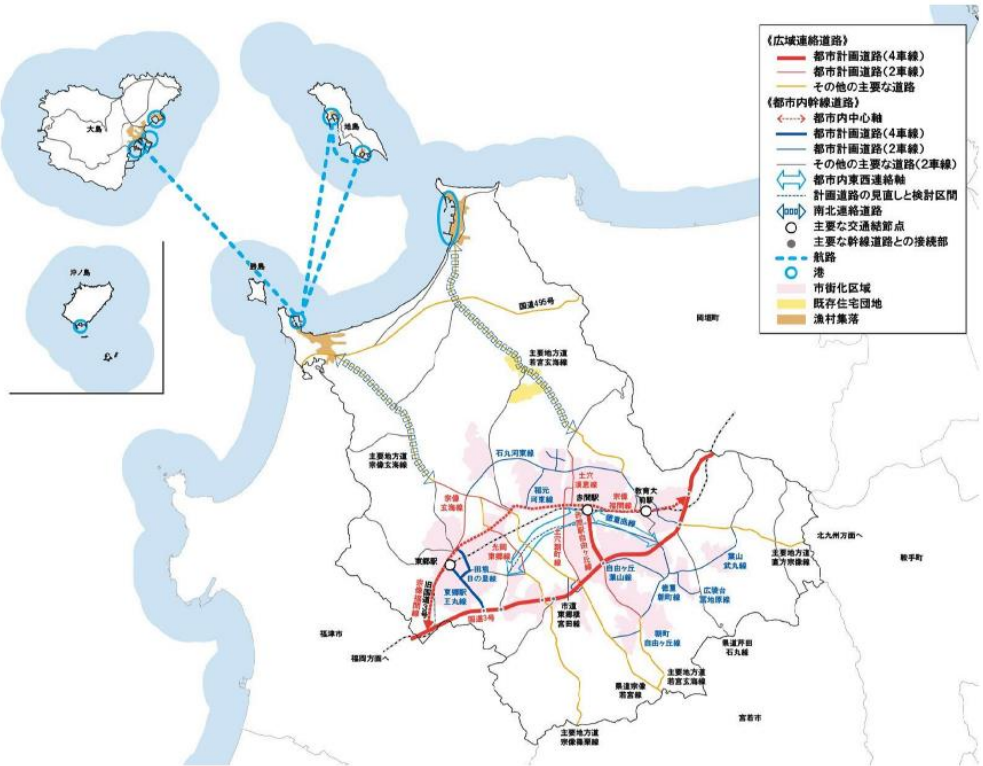
【将来都市構造図】

出典：第3次宗像市都市計画マスタープラン（宗像市/令和7年5月）



【道路・交通施設の整備方針①(広域連絡道路)】

出典:第3次宗像市都市計画マスタープラン(宗像市/令和7年5月)



【道路・交通施設の整備方針②(都市内幹線道路等)】

出典:第3次宗像市都市計画マスタープラン(宗像市/令和7年5月)

3-3. 関連計画

関連計画より、本市に関わる道路行政の方向性等について、以下に整理します。

●宗像市地域公共交通計画（宗像市/令和6年4月）

⇒「広域交通」として市外・県外への広域移動、「幹線交通」として市内の中心拠点・地域拠点への移動、「支線交通」として市内の交通結節点や乗り継ぎ拠点の移動を確保

⇒JRによる鉄道駅、路線バスによる主要バス停を主要交通結節点に位置づけ

⇒幹線交通及び支線交通が接続する主要結節点を乗り継ぎ拠点に位置づけ

●宗像市地域防災計画（宗像市防災会議/令和7年5月）

⇒緊急輸送路の確保、火災延焼の防止を図る幹線道路の整備

⇒避難活動や緊急車両の通行等、避難路の安全確保による生活道路の整備

●宗像市雨に強いまちづくりビジョン～雨水管理総合計画～（宗像市/令和6年3月）

⇒緊急輸送道路等の重要路線では10cm、その他路線では30cmの浸水深を整備水準として設定

⇒栄町（赤間駅南口）・くりえいとエリア【赤間東排水区】の整備計画

・「溜める」対策を主とし、調整池を整備

・管路施設の整備（「流す」対策）やフラップゲート（「逆流防止」対策）

⇒田熊エリア【東郷排水区】の整備計画

・「排水する」対策を主とし、ポンプ施設整備

・管路施設の整備（「流す」対策）やフラップゲート（「逆流防止」対策）

⇒田久エリア【自由ヶ丘西排水区】の整備計画

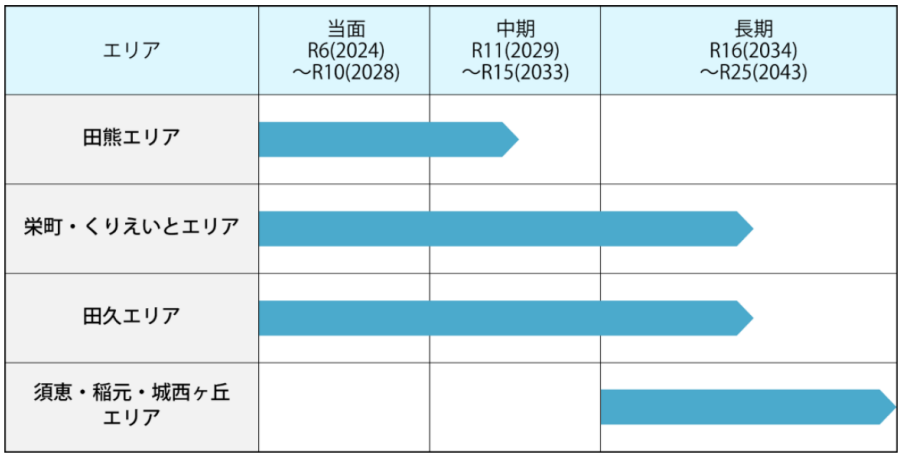
・「溜める」対策を主とし、調整池を整備

・管路施設の整備（「流す」対策）やフラップゲート（「逆流防止」対策）

⇒須恵・稲元・城西ヶ丘エリア【赤間西排水区】の整備計画

・「溜める」対策を主とし、調整池を整備

・管路施設の整備（「流す」対策）やフラップゲート（「逆流防止」対策）



【段階別整備計画】

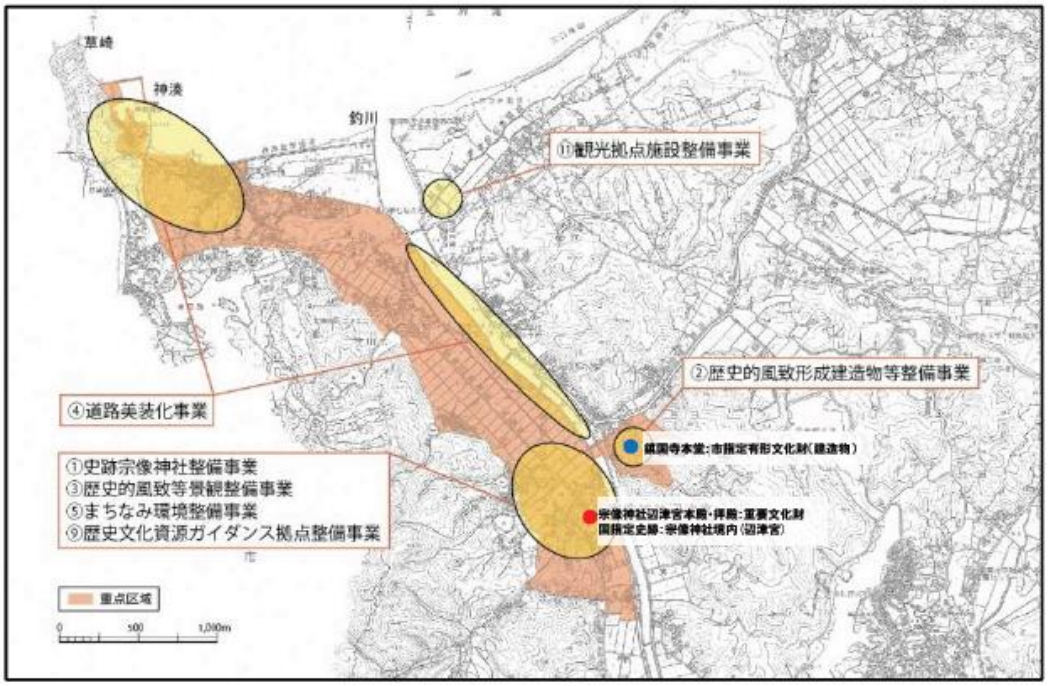
出典：宗像市雨に強いまちづくりビジョン
～雨水管理総合計画～（宗像市/令和6年3月）

●宗像市歴史的風致維持向上計画（宗像市/令和4年4月1日軽微な変更）

⇒平成29年、「『神宿る島』宗像・沖ノ島と関連遺産群」として世界文化遺産に登録

⇒宗像大社の祭礼は形を変えつつ受け継がれ、漁村・農村集落の暮らしにとけこんだ行事として息づき、人々の活動と歴史上価値の高い建造物及びその周辺地域とが一体となって歴史的風致を形成

⇒歴史的風致の維持・向上を図り、後世に継承することを目的







【宗像市全域を対象としたソフト事業】

⑥無形民俗文化財等調査支援等事業
⑦歴史文化資産継承支援事業
⑧歴史文化基本構想策定事業
⑩歴史文化資産普及啓発事業
⑫観光受入環境整備事業
⑬地域活性化支援事業

● 国指定文化財
● 県指定文化財
● 市指定文化財

【宗像市の重点区域における施策・事業概要】

出典：宗像市歴史的風致維持向上計画（宗像市/令和４年４月１日軽微な変更）

●宗像市国土強靭化地域計画（宗像市/令和8年3月改定）

⇒本市に必要な事前防災及び減災、その他迅速な復旧復興に資する強靭化に関する施策を総合的・計画的に推進

⇒「事前に備えるべき目標」を実現するために、道路分野では「道路や橋梁等、既存施設の点検調査及び補修」や「大規模災害時の道路ネットワーク確保」を推進

【事前に備えるべき目標】

① あらゆる自然災害に起因する直接死を最大限防ぐ。
② 救助・救急、医療活動等が迅速に行われるとともに、被災者等の健康・避難生活環境を確実に確保することにより、関連死を最大限防ぐ。
③ 必要不可欠な行政機能は確保する。
④ 経済活動を機能不全に陥らせない。
⑤ 情報通信サービス、電力等ライフライン※、交通ネットワーク等の被害を最小限に留めるとともに、早期に復旧させる。
⑥ 社会・経済が迅速かつ従前より強靭な姿で復興できる条件を整備する。

【事前に備えるべき目標⑤とリスクシナリオ】

事前に備えるべき目標	起きてはならない最悪の事態（リスクシナリオ）	
⑤情報通信サービス、電力等ライフライン、交通ネットワーク等の被害を最小限に留めるとともに、早期に復旧させる（旧 4、5）	5－1	インターネット・SNS 等の情報通信・放送ネットワークの麻痺・長期停止等による災害・防災情報の伝達不能（旧 4-1）
	5－2	上下水道等の長期にわたる供給機能停止（旧 5-1、5-2 統合）
	5－3	交通インフラの長期にわたる機能停止による物流・人流への甚大な影響

【リスクシナリオ5－3の推進方針】

5－3：交通インフラの長期にわたる機能停止による物流・人流への甚大な影響

① 災害時に物資輸送ルートを確保するため、道路や橋梁等、既存施設の点検調査及び補修を推進する。【建築課、維持管理課、施設整備課】【再掲】

② 災害時における道路の安全性を向上させるため、急傾斜地の崩壊や落石を防ぐための整備を進める。【維持管理課、福岡県北九州県土整備事務所】

③ 大規模災害時の道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路の改良整備、無電柱化を進める。【福岡県北九州県土整備事務所】

④ 大規模災害時の鉄道不通に備え、代替交通手段について関係機関との連携を進める。【地域公共交通政策室】

出典：宗像市国土強靭化地域計画（宗像市/令和 8 年 3 月改定）

3-4. 国・県の計画

国・県の計画より、本市に関わる道路行政の方向性等について、以下に整理します。

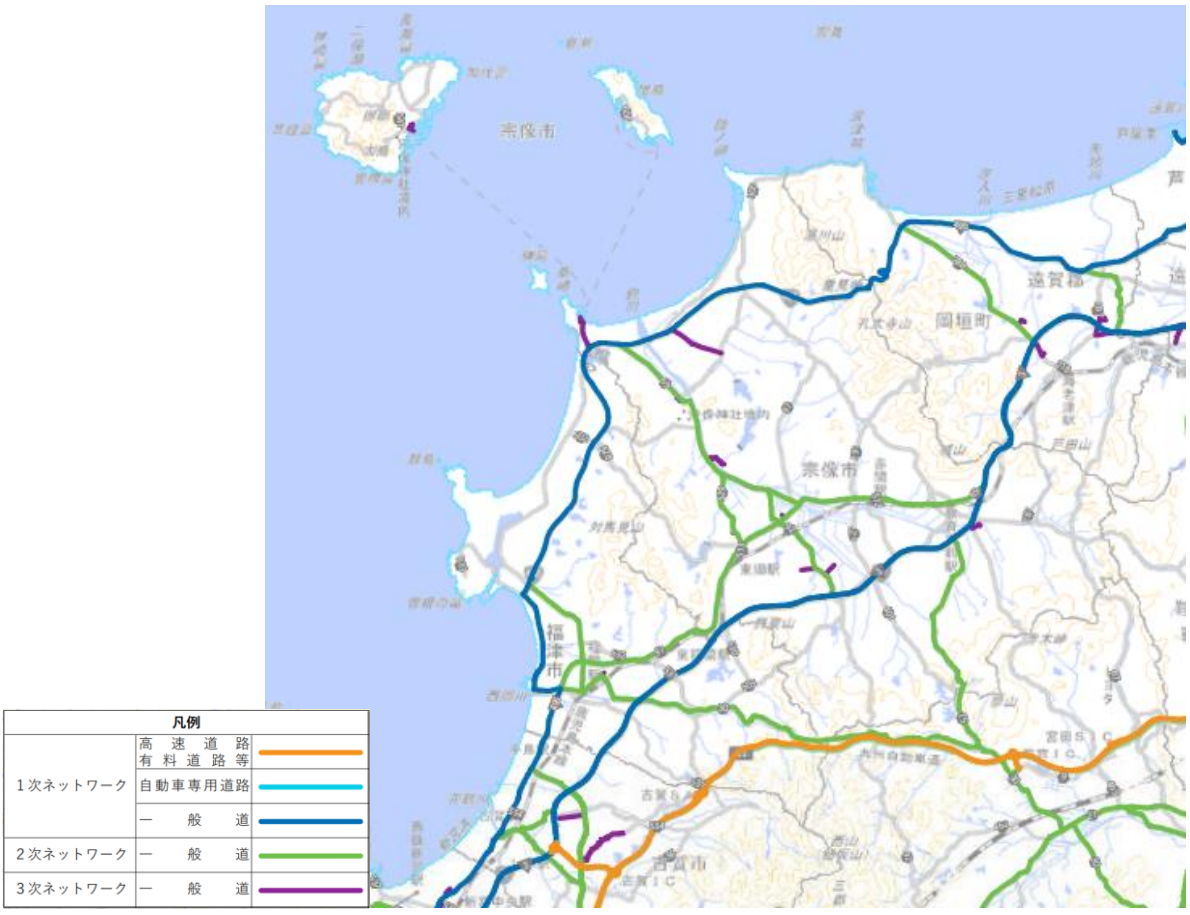
●九州地方新広域道路交通ビジョン（国土交通省 九州地方整備局/令和3年7月）

●福岡県新広域道路交通ビジョン（福岡県・北九州市・福岡市/令和3年6月）

⇒国・県の計画では、階層的なネットワーク形成に加えて、「防災・減災」の重要性を示す

●福岡県緊急輸送道路ネットワーク計画（福岡県/令和6年3月見直し）

⇒緊急輸送道路は、災害対策基本法に基づく地域防災計画、防災業務計画及び地震防災対策特別措置法に基づく地震防災緊急五箇年計画の中で、地震防災上、緊急に整備すべき施設として位置づけられている



【福岡県緊急輸送道路ネットワーク図（令和 6 年 3 月見直し）※一部拡大】

出典：福岡県 HP・緊急輸送道路について（令和 6 年 9 月 6 日更新）

●2040年、道路の景色が変わる～人々の幸せにつながる道路～（国土交通省/2020年6月）

⇒移動手段としてのMaaSの導入、人と車両が空間をシェアするユニバーサルデザインの導入、賑わい溢れたコミュニティ空間の創出が求められている

⇒自動運転トラックによる平時や災害時を含めた持続可能なシステムに加えて、耐災害性を備えた幹線道路ネットワークの構築が求められている

第4章　道路交通の概況と課題

4-1. 基本道路網

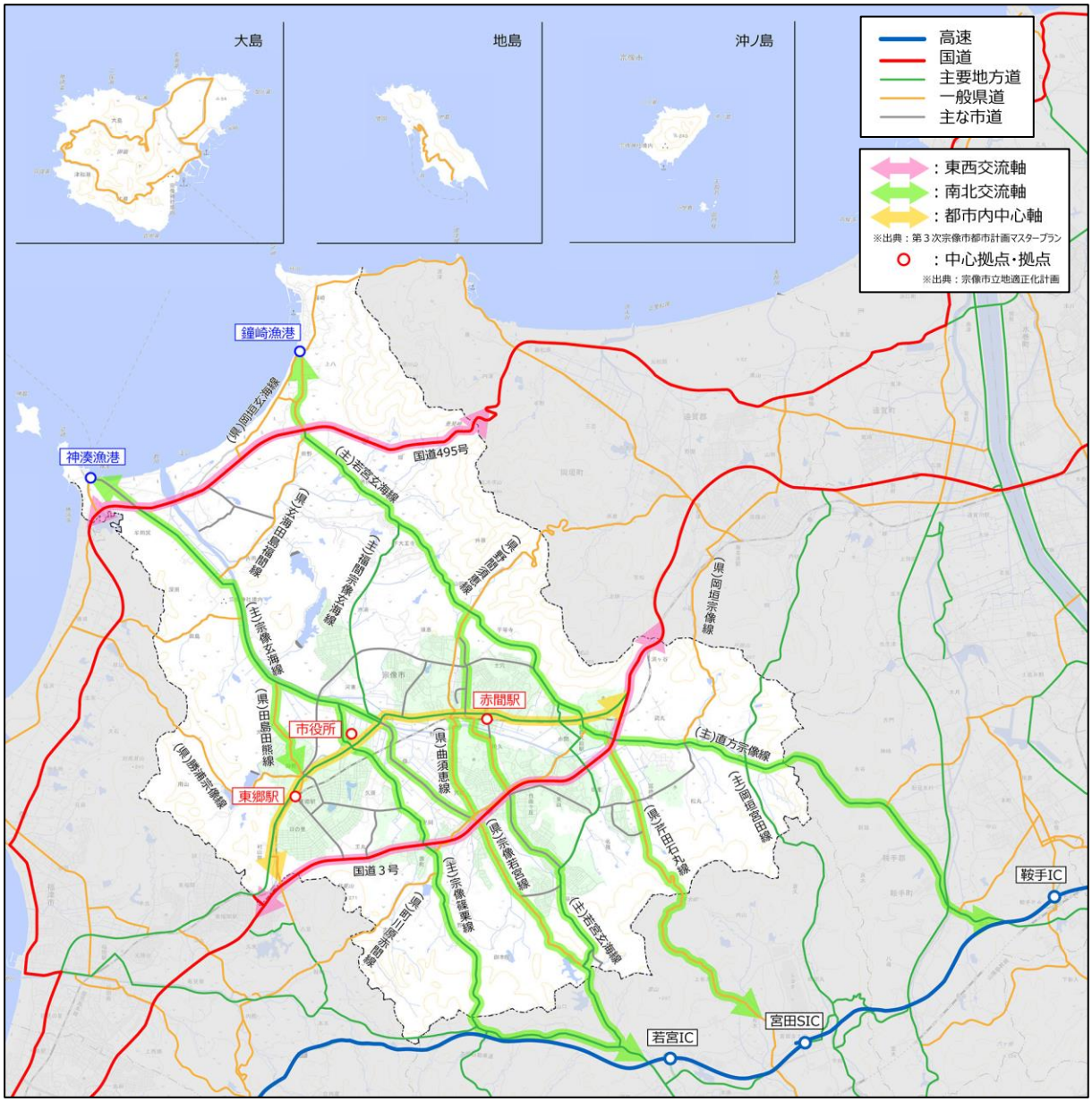
本計画が対象とする幹線道路網は、第3次宗像市都市計画マスタープランの将来都市構造図に示された交通軸を基本に、これらを補完するその他の県道や主な市道などで構成されます。

〇福岡、北九州両大都市圏を結ぶ東西交流軸（国道3号、国道495号）

〇本市と筑豊地域、高速IC等を結ぶ南北交流軸（主要地方道、一般県道等）

〇中心市街地の骨格を形成する都市内中心軸（旧国道3号）

【基本道路網】



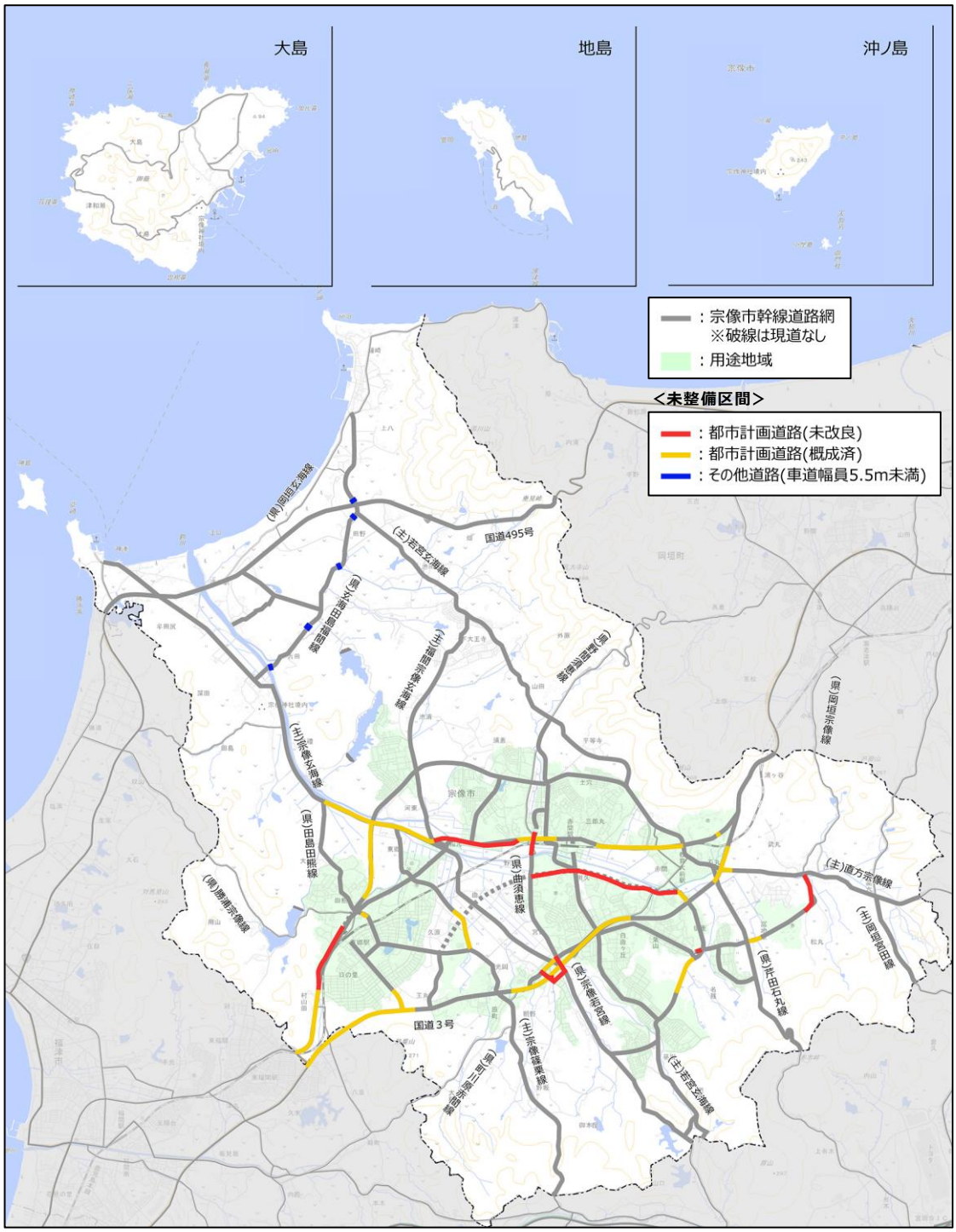
4-2. 基本道路網の概況と課題

4-2-1. 整備状況

(1)国県道・都市計画道路

市内の国県道は、概ね2車線以上・車道幅員5.5m以上が確保されています。しかし、(県)玄海田島福間線では5.5m未満の狭隘区間が点在しており、円滑な通行のボトルネックとなっています。また、都市計画道路は未改良区間や概成済区間など、今後整備を進めるべき区間が依然として多く残存しています。

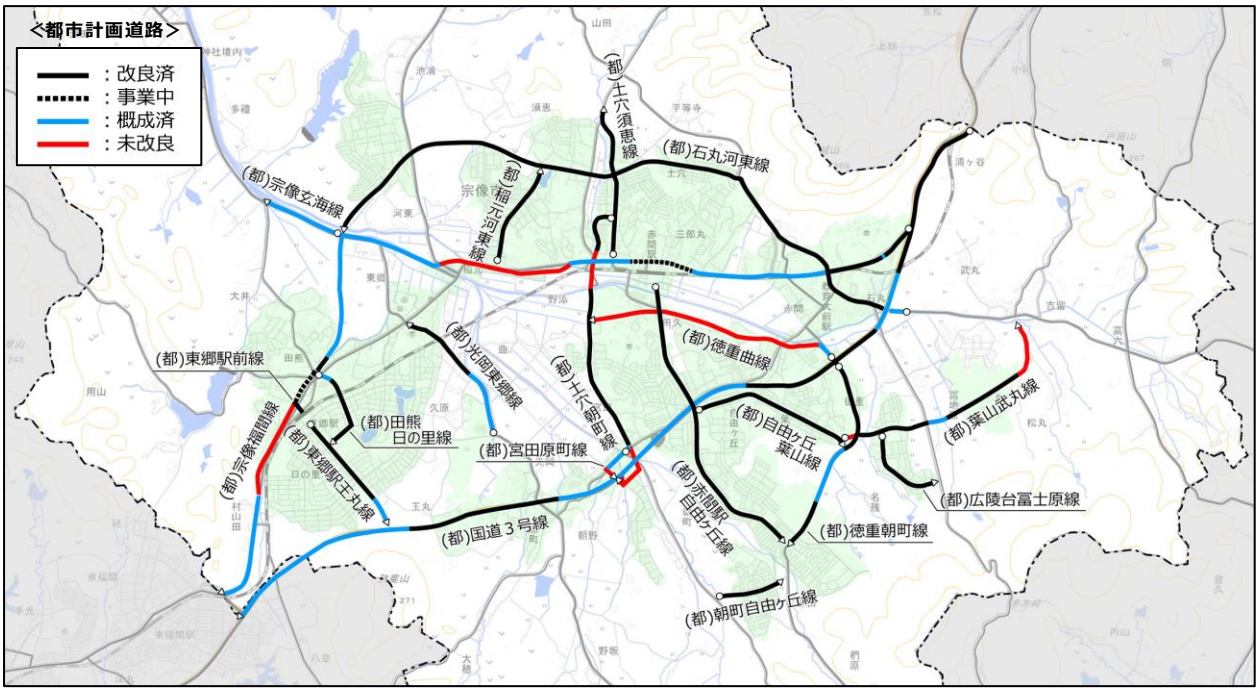
【国県道・都市計画道路の整備状況】



（2）都市計画道路（幹線街路）

都市計画道路の改良率は約6割に留まっており、残る4割に相当する約21kmが依然として未着手の状況です。長期未着手となっている路線・区間が各所に点在しており、計画的な整備推進が不可欠です。

【都市計画道路の整備状況（令和5年3月 31 日現在）】



□：一般国道、◎：主要地方道、○：一般県道、◇：市道

路線名称		道路種別	幅員(m)	都市計画決定延長(m) A=B+C+D	改良済区間(m) B	事業中区間(m) C	未着手区間			改良率(%) B/A×100
番号	名称						概成済区間	未改良区間	計(m) D	
3･3･10-1	国道3号線	□	25.0	8,950	4,840	0	4,110	0	4,110	54.1
3･4･10-2	宗像福間線	◎	18.0	9,380	1,185	930	4,505	2,760	7,265	12.6
		◇	22.0	1,530	230	0	1,300	0	1,300	15.0
3･3･10-3	東郷駅王丸線	◇	25.0	1,300	960	0	340	0	340	73.8
3･4･10-4	田熊日の里線	○	23.0	60	60	0	0	0	0	100.0
		◇	20.0	1,010	890	0	120	0	120	88.1
3･4･10-5	赤間駅自由ヶ丘線	○	18.0	1,090	1,090	0	0	0	0	100.0
		◇	18.0	2,310	2,310	0	0	0	0	100.0
3･4･10-6	徳重朝町線	◎	18.0	2,300	1,720	0	580	0	580	74.8
3･4･10-7	自由ヶ丘葉山線	◇	18.0	1,900	1,900	0	0	0	0	100.0
3･4･10-8	石丸河東線	◎	16.0	2,290	2,190	0	100	0	100	95.6
		◇	16.0	4,860	4,860	0	0	0	0	100.0
3･4･10-9	土穴朝町線	○	16.0	1,870	1,870	0	0	0	0	100.0
		◇	16.0	1,470	565	0	0	905	905	38.4
3･4･10-10	土穴須恵線	○	10.5	15	15	0	0	0	0	100.0
		◇	16.0	1,725	1,725	0	0	0	0	100.0
3･4･10-11	稲元河東線	◇	16.0	1,260	1,260	0	0	0	0	100.0
3･4･10-12	徳重曲線	◎	16.0	230	0	0	230	0	230	0.0
		◇	16.0	2,640	0	0	0	2,640	2,640	0.0
3･4･10-13	宮田原町線	○	16.0	310	0	0	310	0	310	0.0
		◇	16.0	130	0	0	0	130	130	0.0
3･5･10-14	宗像玄海線	◎	14.0	900	0	0	900	0	900	0.0
3･4･10-16	東郷駅前線	◇	19.0	120	120	0	0	0	0	100.0
3･4･10-17	葉山武丸線	◇	16.0	2,770	1,585	0	250	935	1,185	57.2
3･5･10-18	広陵台冨士原線	◇	12.0	1,060	1,060	0	0	0	0	100.0
3･4･10-19	朝町自由ヶ丘線	◇	18.0	920	920	0	0	0	0	100.0
3･5･10-20	光岡東郷線	◎	12.0	1,670	1,000	0	670	0	670	59.9
合計				54,070	32,355	930	13,415	7,370	20,785	59.8

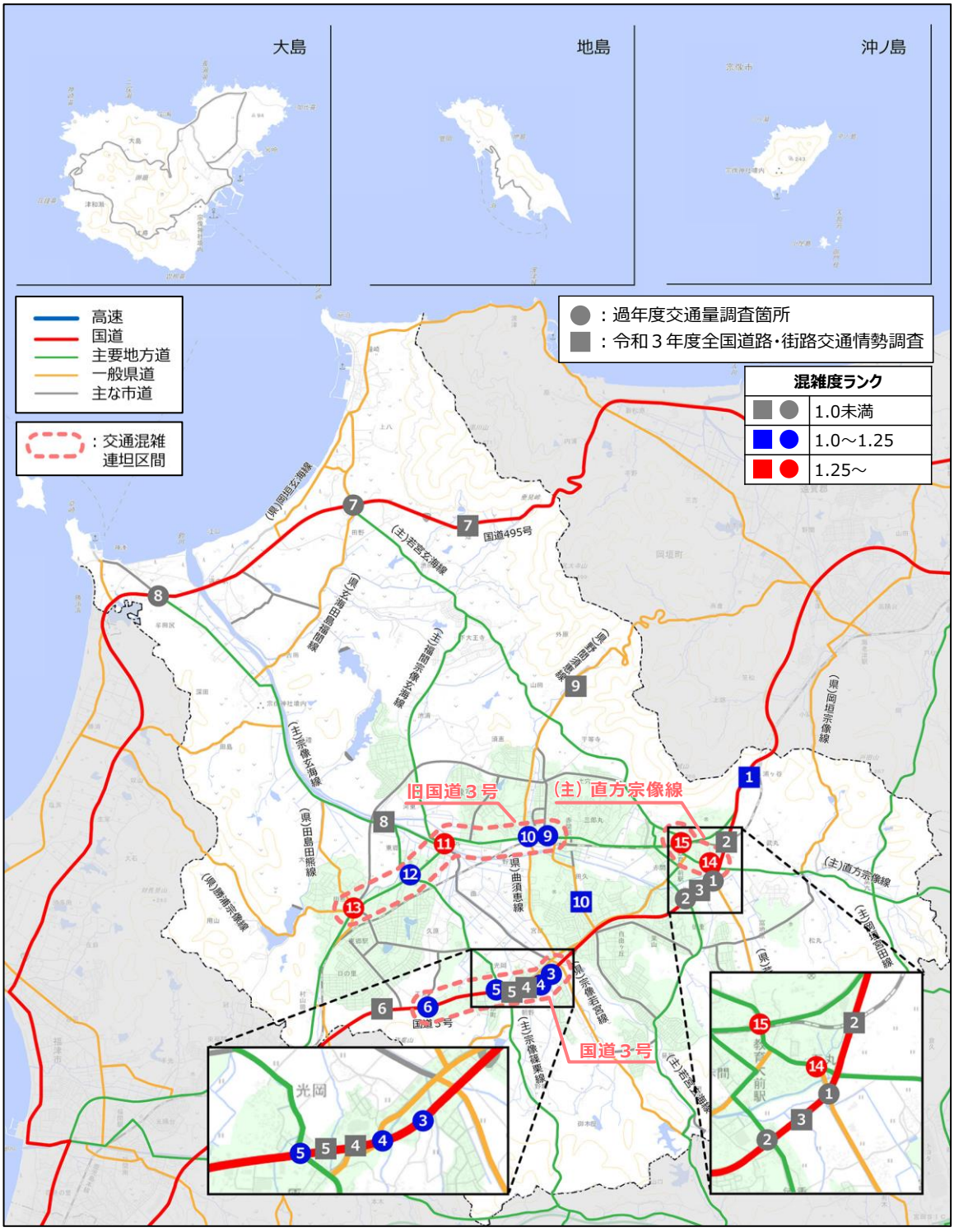
4-2-2. 交通量・混雑度

(1)市全域

市街地部では、国道3号や旧国道3号、(主)直方宗像線を中心として混雑度が1.0を超過している区間が連担しています。

一方、郊外部では大きな交通混雑はみられず、交通の市街地集中が顕著な状況です。

【交通量・混雑度(全域)】



【交通量調査結果一覧（日交通量と混雑度）】

	路線名	地名	日交通量	混雑度	出典
①	国道３号	冨地原交差点	38,200	0.98	H28.7観測
②		徳重交差点	37,300	0.96	
③		朝野団地入口交差点	42,200	1.08	R5.9観測
④		野坂交差点	44,700	1.15	
⑤		光岡交差点	44,800	1.15	
⑥		王丸交差点	47,000	1.21	
⑦	国道495号	神湊交差点	4,000	0.33	R6.12観測
⑧		瀬戸交差点	6,000	0.50	
⑨	(主)宗像玄海線	くりえいと南交差点	15,800	1.05	
⑩		須恵橋交差点	17,400	1.15	
⑪		東郷橋東交差点	21,300	1.61	R1.11観測
⑫	(主)福間宗像玄海線	宗像警察署入口交差点	15,900	1.20	H30.9観測
⑬		日の里北口交差点	16,700	1.27	R6.12観測
⑭	(主)直方宗像線	石丸交差点	12,000	1.40	
⑮		赤間西交差点	12,900	1.50	
1	国道３号	武丸	39,186	1.12	令和3年度 全国道路・街路 交通情勢調査 ※観測地点、及び 個別調査活用 区間のみ整理
2		石丸621-13	27,945	0.59	
3		石丸127	33,536	0.75	
4		野坂	36,292	0.93	
5		光岡104-3	41,874	0.89	
6		王丸756-1	44,082	0.92	
7	国道495号	池田	2,285	0.25	
8	(主)宗像玄海線	田熊1373	5,324	0.49	
9	(県)野間須恵線	山田	1,650	0.24	
10	(県)宗像若宮線	田久4丁目15-12	13,763	1.04	

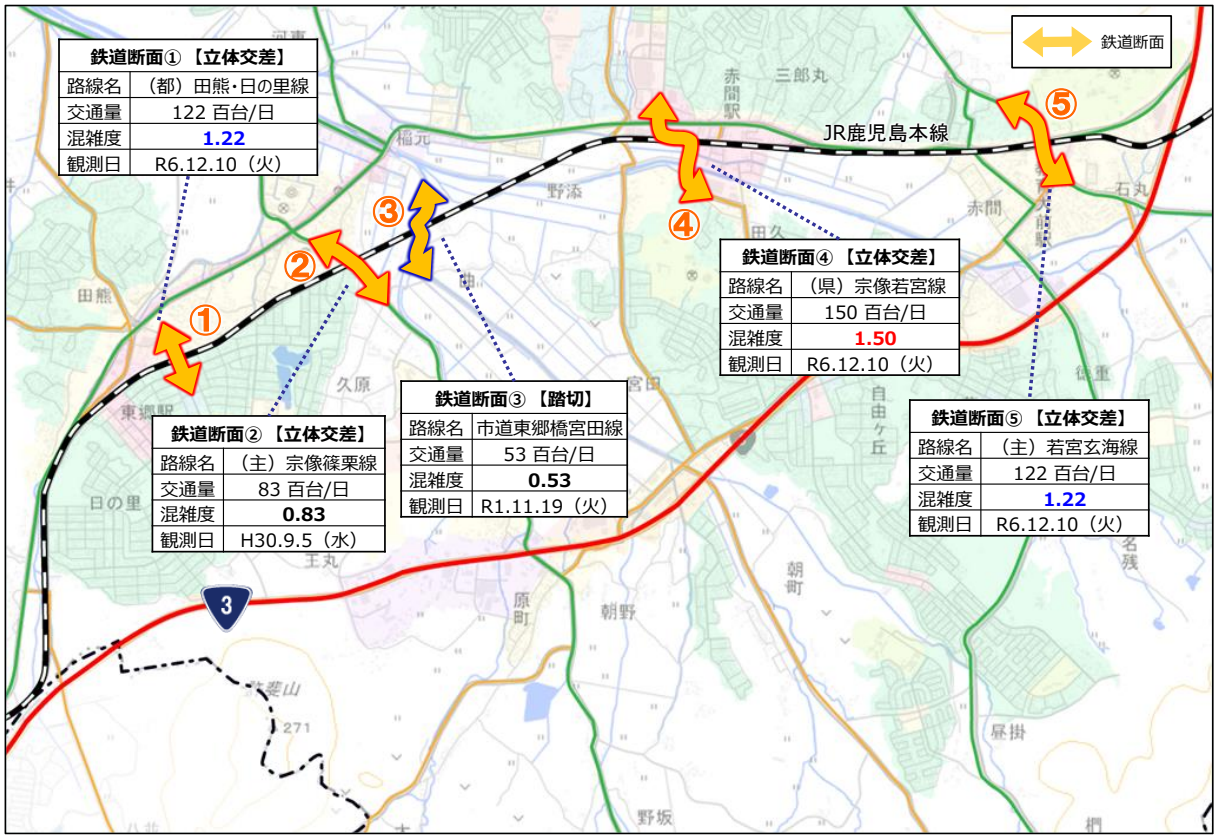
【混雑度の解釈（出典：道路の交通容量〔昭和 59 年 9 月〕）】

混雑度	交通情況の推定
1.0 未満	昼間 12 時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0 ～1.25	昼間 12 時間のうち道路が**混雑する可能性のある時間帯が 1～2 時間**ある。何時間も混雑するという可能性は非常に小さい。
1.25 ～1.75	ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみから**日中の連続的混雑**への過度状態。
1.75 以上	慢性的混雑状態を呈する。

（2）鉄道断面

本市の市街地はJR鹿児島本線によって南北に分断されており、国道3号と旧国道3号を跨ぐ交通は鉄道断面に集中せざるを得ない構造となっています。鉄道断面5箇所のうち、4箇所は立体交差化されているものの、断面全体の混雑度は1.0を超えており、特に、（県）宗像若宮線（下図の鉄道断面④）の混雑度は1.5に達するなど非常に逼迫した状況となっています。

【交通量・混雑度（鉄道断面）】



※「交通容量」は第４種第２級の設計基準交通量（10,000 台/日）を設定

【交通量調査結果一覧（日交通量と混雑度）】

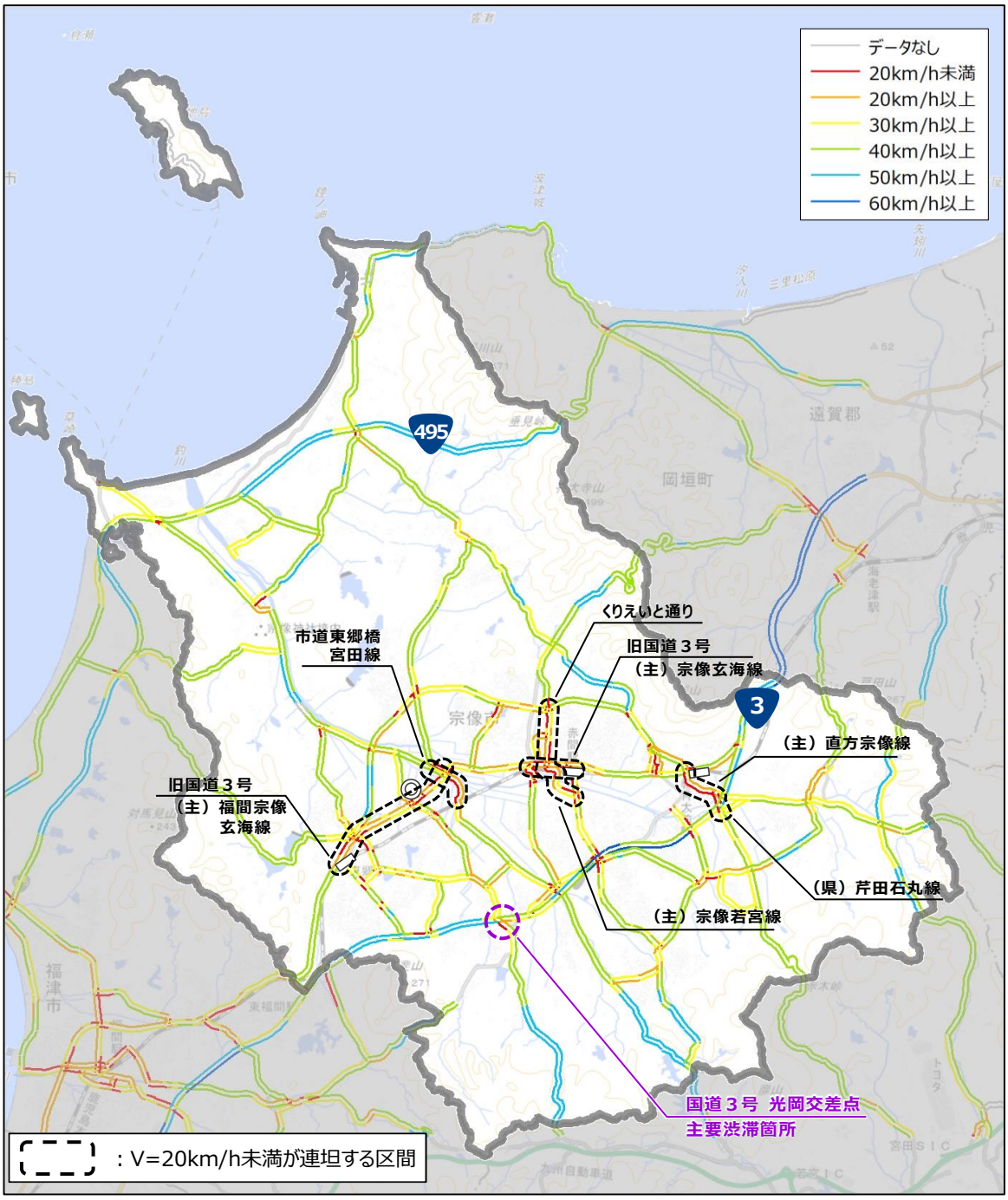
	路線名	立体交差・踏切	日交通量	混雑度	出典
①	（都）田熊・日の里線	立体交差	12,200	**1.22**	R6.12観測
②	（主）宗像篠栗線	立体交差	8,300	0.83	H30.9観測
③	市道 東郷橋宮田線	踏 切	5,300	0.53	R1.11観測
④	（県）宗像若宮線	立体交差	15,000	**1.50**	R6.12観測
⑤	（主）若宮玄海線	立体交差	12,200	**1.22**	
鉄 道 断 面 合 計			**53,000**	**1.06**	

4-2-3. 旅行速度

市街地に低速区間が集中しており、特に、旧国道3号（(主)福間宗像玄海線、(主)宗像玄海線）のJR赤間駅周辺やJR東郷駅周辺、旧国道3号へアクセスする路線では、日中の平均旅行速度が20km/h未満の区間が連担しています。

また、国道3号 光岡交差点は、本市唯一の主要渋滞箇所として指定されています。

【市域全体の速度状況（平日昼間 12 時間平均速度）】



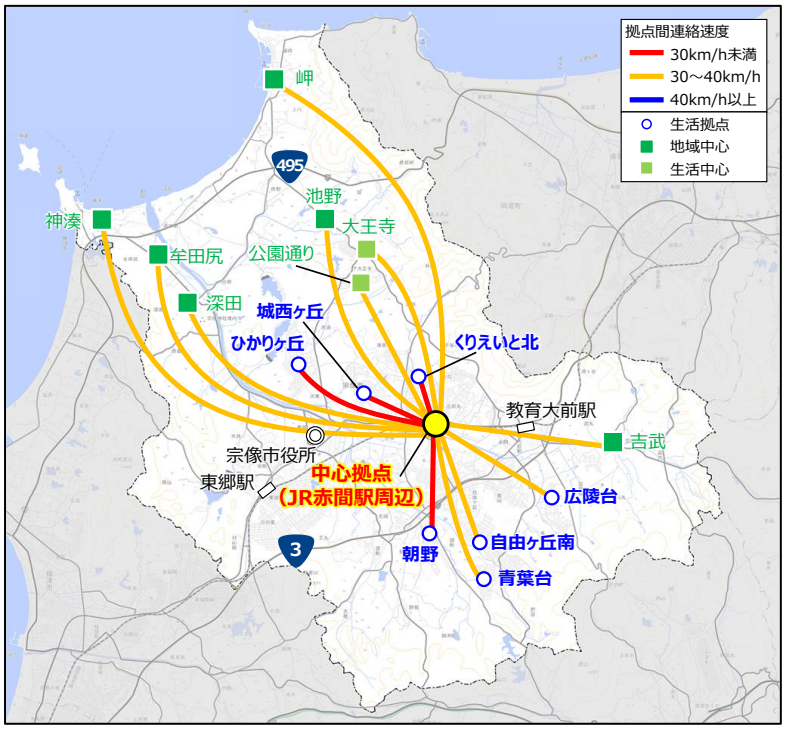
出典：Honda カープローブデータ（R6.10、平日のみ、7～19 時）

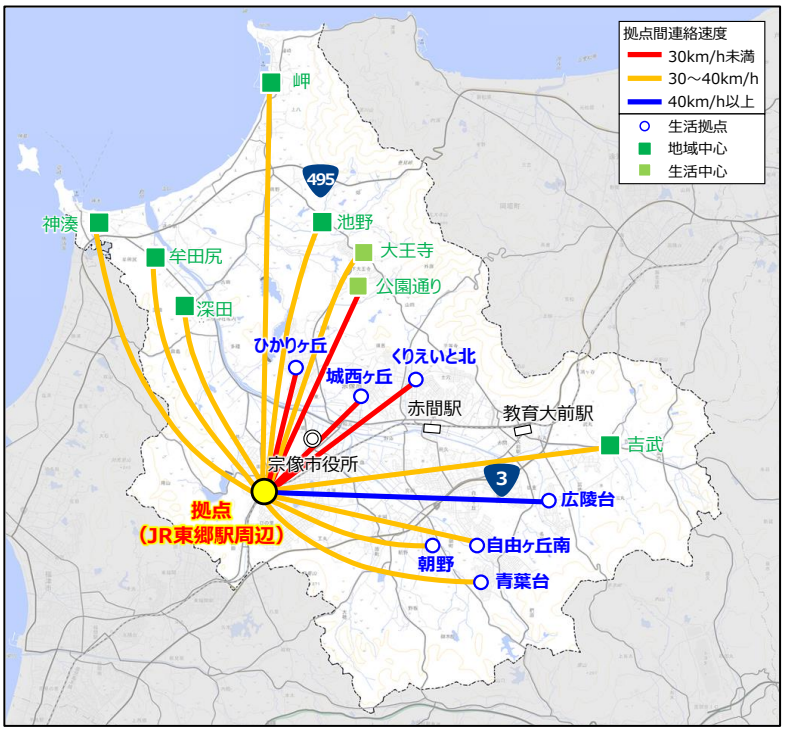
4-2-4. 拠点連絡速度

(1)赤間駅・東郷駅

市内各地の居住エリアから、交通結節点であるJR赤間駅、JR東郷駅までの連絡速度は、地域差がみられます。特に、旧国道3号に比較的近いひかりヶ丘、城西ヶ丘、くりえいと北地区では、交通が集中することもあり、他地区に比べて連絡速度が低くなっています。

【赤間駅・東郷駅までの連絡速度(平日昼間 12 時間平均)】



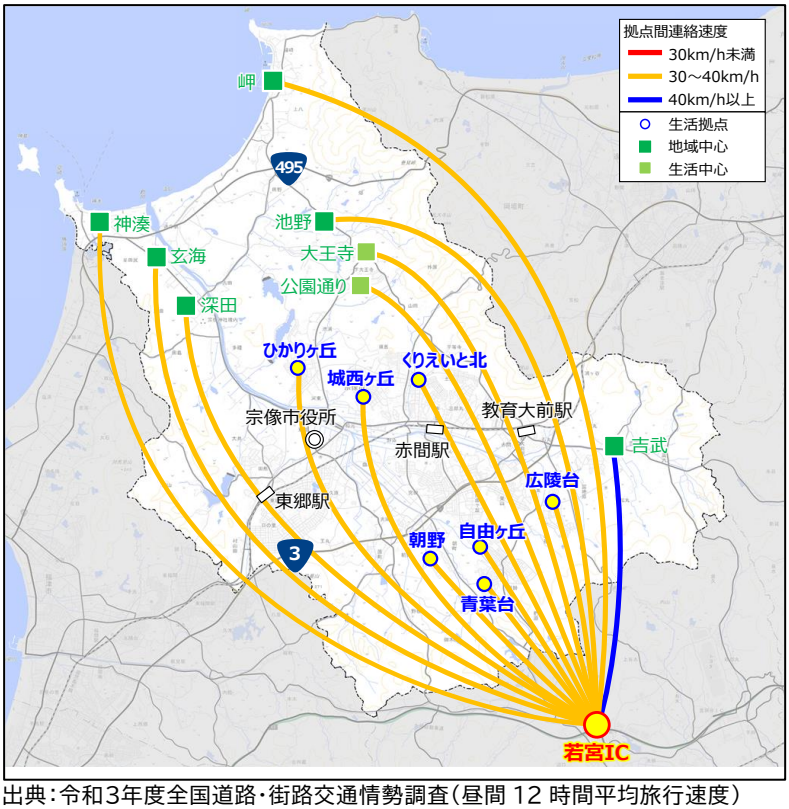


出典:Honda カープローブデータ(R6.10、平日のみ、7～19 時)
※生活拠点、地域中心、生活中心:第3次宗像市都市計画マスタープランに基づき設定

（2）高速IC

本市内には高速道路が通過しておらず、市内各地の居住エリアからの最寄りの高速ICは若宮IC（宮若市）となります。高速ICまでの連絡速度はどの地域からも概ね30km/h以上を確保できています。

【最寄り高速 IC までの連絡速度（平日の昼間 12 時間平均）】



出典：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査（昼間 12 時間平均旅行速度）
※調査対象外の路線・区間は 30km/h で算出
※生活拠点、地域中心、生活中心：第3次宗像市都市計画マスタープランに基づき設定

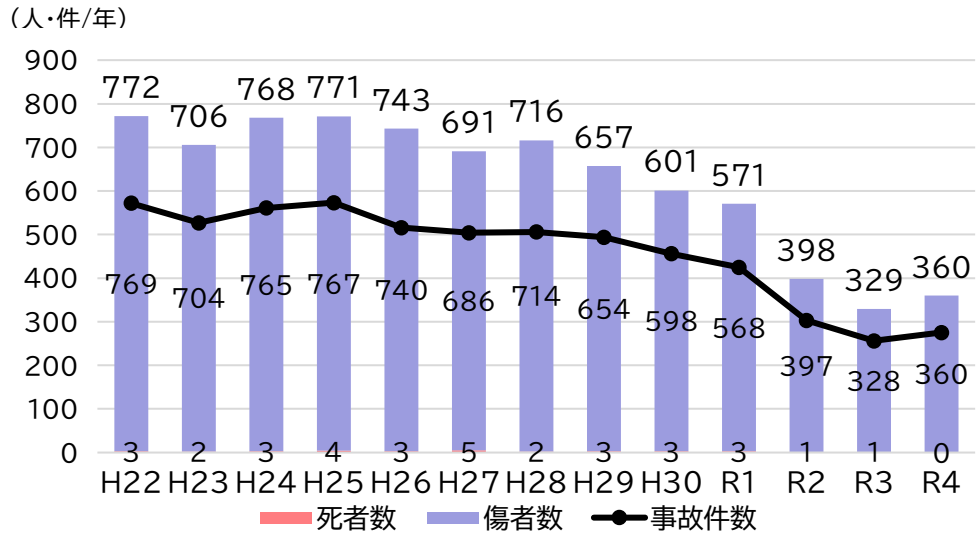
【JARTIC（公益財団法人日本道路交通情報センター）の渋滞・混雑の定義】

区分	高速道路	都市高速道路	一般道路
渋滞	時速 40km 以下	時速 20km 以下	時速 10km 以下
混雑	—	時速 40km 以下	時速 20km 以下

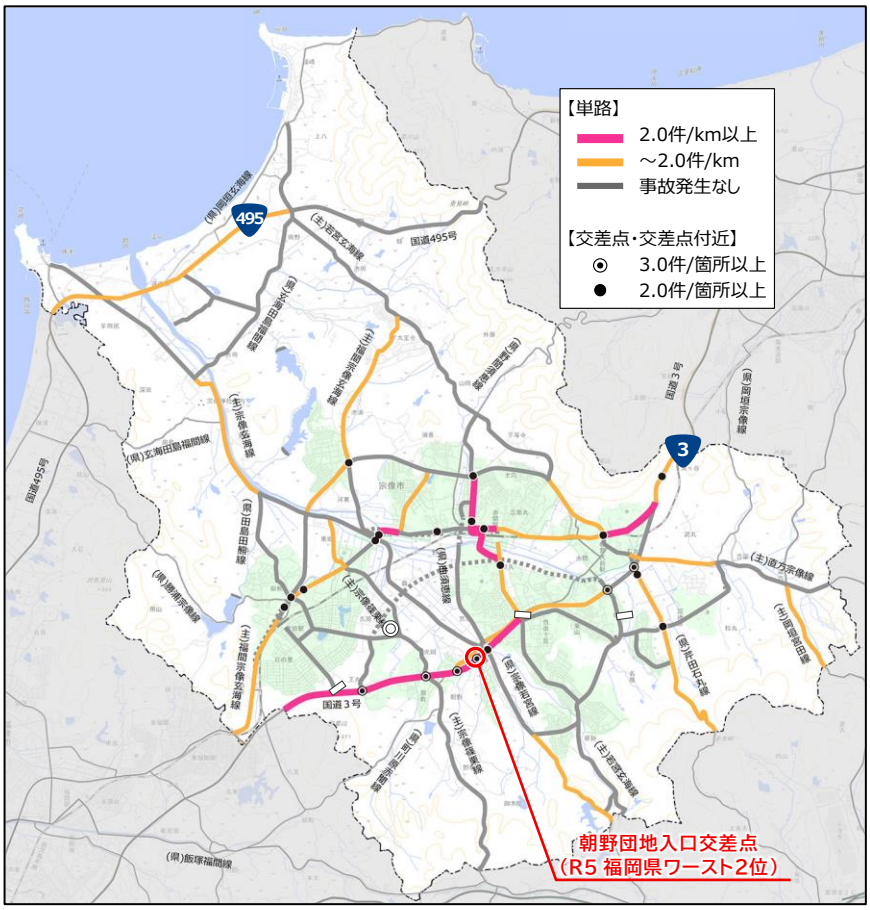
4-2-5. 交通事故

近年、本市での事故件数、死傷者数とも減少傾向にありますが、交通が集中する国道3号や旧国道3号では死傷事故が多発しています。また、日本損害保険協会が令和5年に公表した事故多発交差点では、本市の国道3号 朝野団地入口交差点が県内ワースト2位となっています。

【死傷者数・事故件数の推移】



【km当たり事故件数・箇所当たり事故件数（R5）】



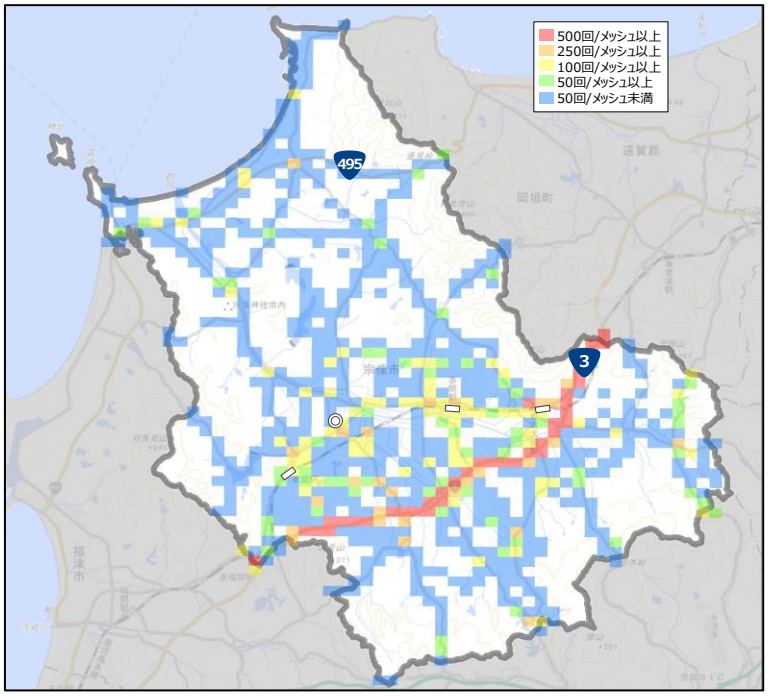
出典：福岡県オープンデータサイト

コラム　潜在的な事故リスク

「ETC2.0プローブデータのオープン化に向けた基礎調査」（国土交通省国土技術政策総合研究所）の一環として、国土交通省から貸与されたETC2.0データ（令和6年10月、1ヶ月分）を活用して、急ブレーキの発生状況を確認しました。

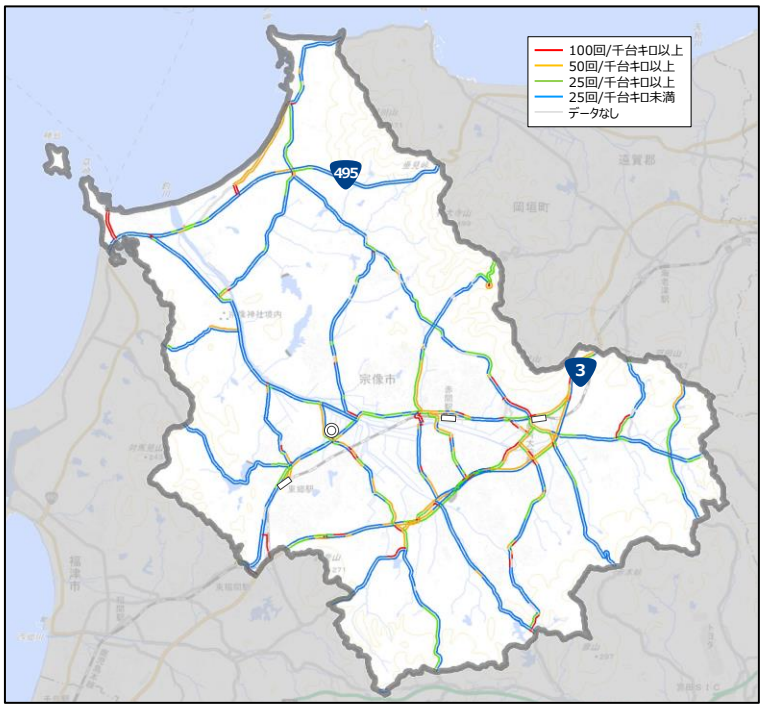
①急ブレーキ発生密度（250四方メッシュ当たりの急ブレーキ発生回数）

国道3号や旧国道3号は交通量が多く、急ブレーキの発生回数も多い傾向にあります。



②急ブレーキ発生頻度（走行台キロ当たりの急ブレーキ発生回数）

急ブレーキが多発している区間は、実際に事故が多発している区間と概ね整合しています。



出典：ETC2.0 データ（R6.10、全日、24 時間）
※急ブレーキ：減速度 0.25～1.0G を対象

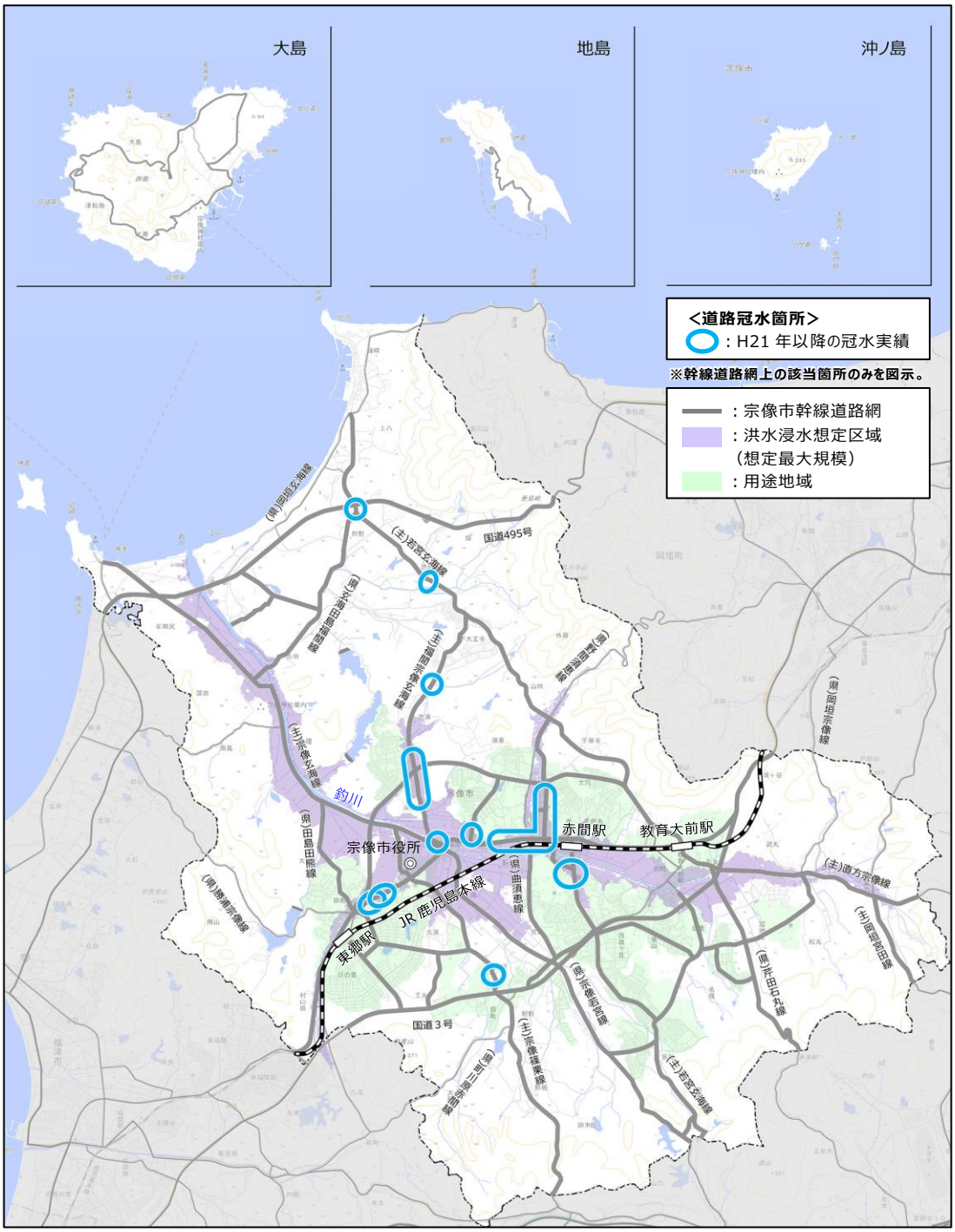
4-2-6. 道路災害リスク

(1)道路冠水

近年、激甚化する豪雨災害時において、洪水浸水想定区域に指定されている釣川沿いやJR赤間駅、JR東郷駅周辺の幹線道路でも道路冠水が発生している他、洪水浸水想定区域外においても冠水被害が発生しています。

本市では、浸水被害の最小化を目的とした宗像市雨に強いまちづくりビジョンにおいて、計画的な整備を推進しているところであり、道路冠水にも寄与することが期待されます。

【道路冠水箇所(H21～R7)】

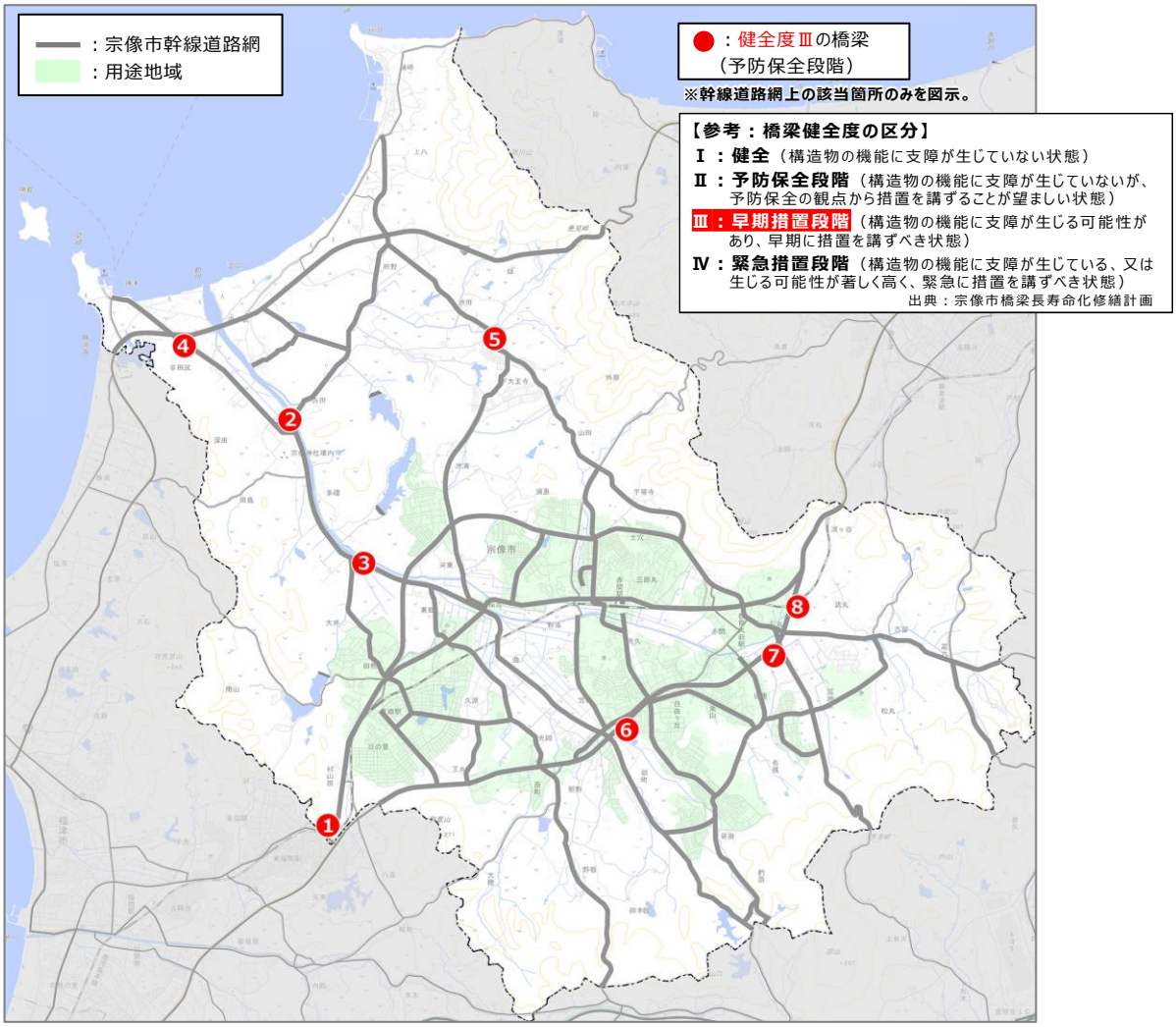


(2)橋梁の予防保全

市内の国県道では、構造的な機能が著しく低下し、直ちに措置を講じるべき橋梁(健全度Ⅳ)はありませんが、構造的な機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講じるべき橋梁(健全度Ⅲ)が点在しています。

これら橋梁健全度がⅢもしくはⅣの橋梁は、道路法に基づき、次回点検まで(5年以内)に措置を講じるべきとされており、各道路管理者で計画的な整備を推進しているところです。

【橋梁健全度】



【該当橋梁一覧(橋梁健全度Ⅲ)】

	橋名	路線名	橋長(m)	架設年度	点検・修繕架換計画
1	白水橋	福間宗像玄海線	61.0	1970	2022
2	川端橋	玄海田島福間線	57.2	1965	2023
3	第一亀石橋	宗像玄海線	4.4	1968	2023
4	牟田尻橋	宗像玄海線	2.8	1939	2024
5	池田橋	若宮玄海線	12.1	1974	2022
6	宮田高架橋(上り)	国道3号	255.6	1974	2024
7	藤原橋	国道3号	15.6	1968	2024
8	赤間跨線橋	国道3号	33.1	1970	2024

4-3. 道路交通課題

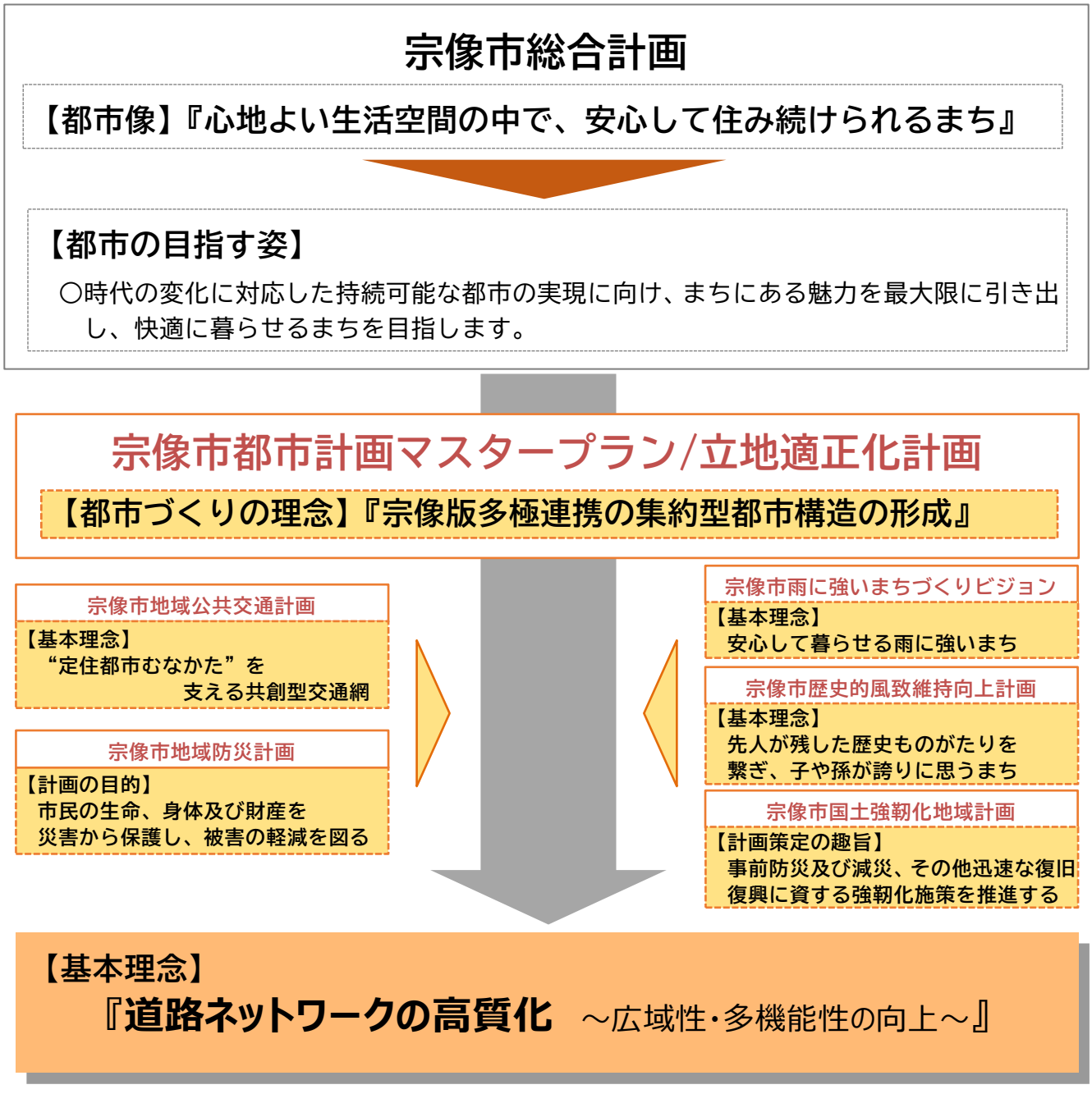
視点		道路交通の概況および課題
幹線道路網		・**東西軸**（国道3号、国道495号） ：福岡－北九州都市圏間の交流・連携 ・**南北軸**（主要地方道、一般県道等） ：本市と筑豊地域、高速IC等を連絡 ・**都市内中心軸**（旧国道3号）：中心市街地の骨格形成
整備状況	国県道等	・概ね2車線以上、車道幅員5.5m以上に改良済 ・（県）玄海田島福間線：**一部5.5m未満の区間が点在**
	都市計画道路	・改良率は約60%、**約21km区間が未着手**の状況 ・**長期未着手路線・区間が点在**
交通状況	交通量・混雑度	・**混雑度1.0を超過する区間が連担** ・**国道3号**：王丸～朝野団地入口交差点間 ・**旧国道3号**：日の里北口～くりえいと南交差点間 ・**（主）直方宗像線**：赤間西～石丸交差点間 ・**市街地を分断する鉄道断面の需給比：1.06** ・特に、**（県）宗像若宮線の混雑度は1.50と逼迫**
	旅行速度	・**市街地を中心に低い速度サービス** ・**旧国道3号前後区間に、20km/h未満の区間が集中** ・旧国道3号：東郷駅前～東郷橋東交差点間、 須恵橋～赤間駅北口交差点間 ・（主）宗像若宮線：くりえいと南～田久交差点間 ・くりえいと通り：くりえいと北～くりえいと南交差点間 ・（主）直方宗像線：石丸～赤間西交差点間 ・（県）芹田石丸線：冨地原～石丸交差点間 ・（市）東郷橋・宮田線：東郷橋西交差点～JR踏切間 ・**国道3号光岡交差点：市内唯一の主要渋滞箇所**
	拠点間 連絡速度	・分散した**居住エリア～交通結節点間の連絡速度に格差** ・居住エリア～最寄り高速IC間の連絡速度は概ね同水準
	交通事故	・死傷事故多発箇所：**国道3号、旧国道3号に集中** ・国道3号朝野団地入口交差点：**R5県内ワースト2位**
道路災害リスク	道路冠水	・豪雨時は**釣川沿いやJR鹿児島本線沿線を中心に道路冠水** ・洪水浸水想定区域外においても冠水被害が点在 ・雨に強いまちづくりビジョンに基づく計画的整備を推進
	橋梁健全度	・健全度Ⅳ（緊急措置段階）：市内に該当橋梁はない ・健全度Ⅲ（早期措置段階）：市内に8橋点在するが、各道路管理者が5年以内に措置を講じるべく計画的な整備を推進

第5章　幹線道路網基本計画

5-1. 基本理念

本市の最上位計画である宗像市総合計画では、目指す将来都市像として「心地よい生活空間の中で、安心して住み続けられるまち」の実現を掲げています。また、総合計画を踏まえた宗像市都市計画マスタープランでは、都市づくりの理念として「宗像版多極連携の集約型都市構造の形成」を掲げています。

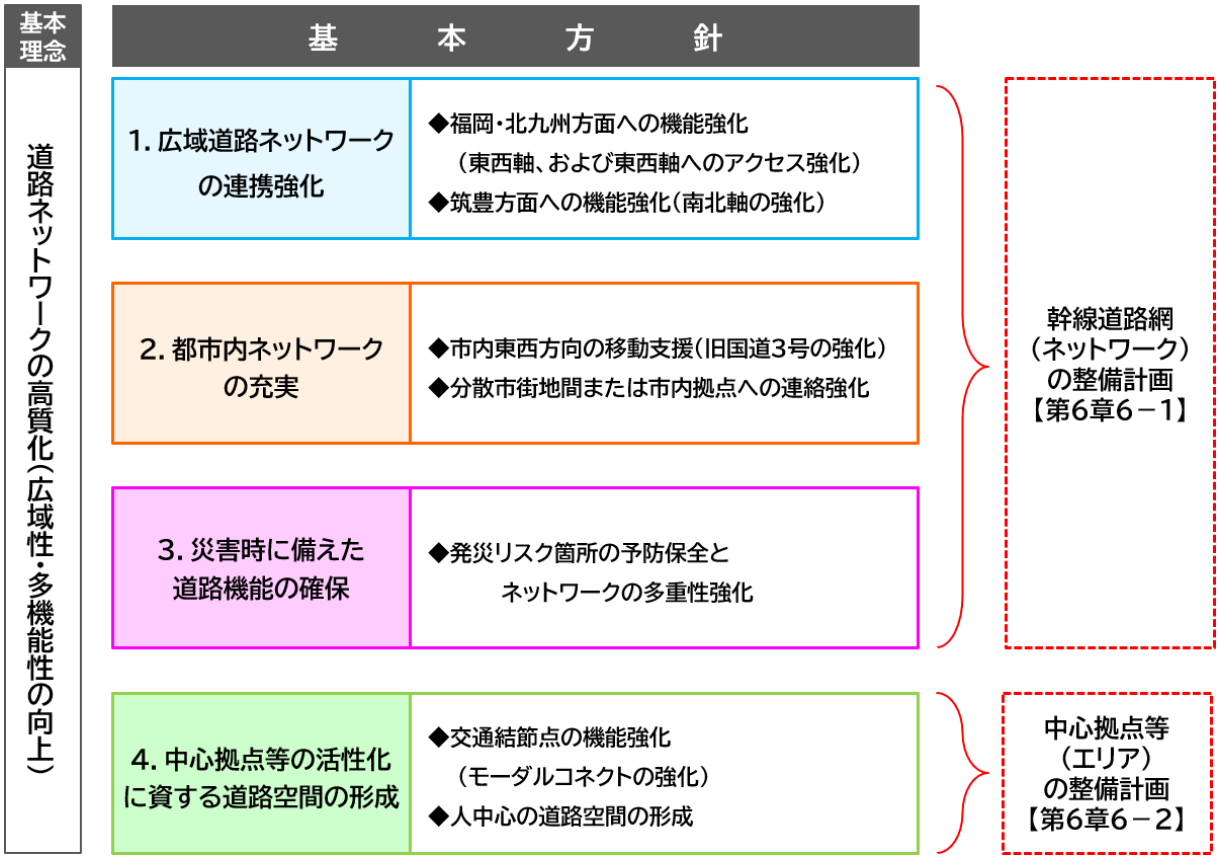
これらの将来都市像や都市づくりの理念、さらには各分野の関連計画との整合性から、本計画の基本理念を「道路ネットワークの高質化」と定め、幹線道路が有する広域性や多機能性の向上を図っていきます。



5-2. 基本方針

本市の上位・関連計画、道路交通の概況と課題を踏まえて、4つの基本方針を設定しました。

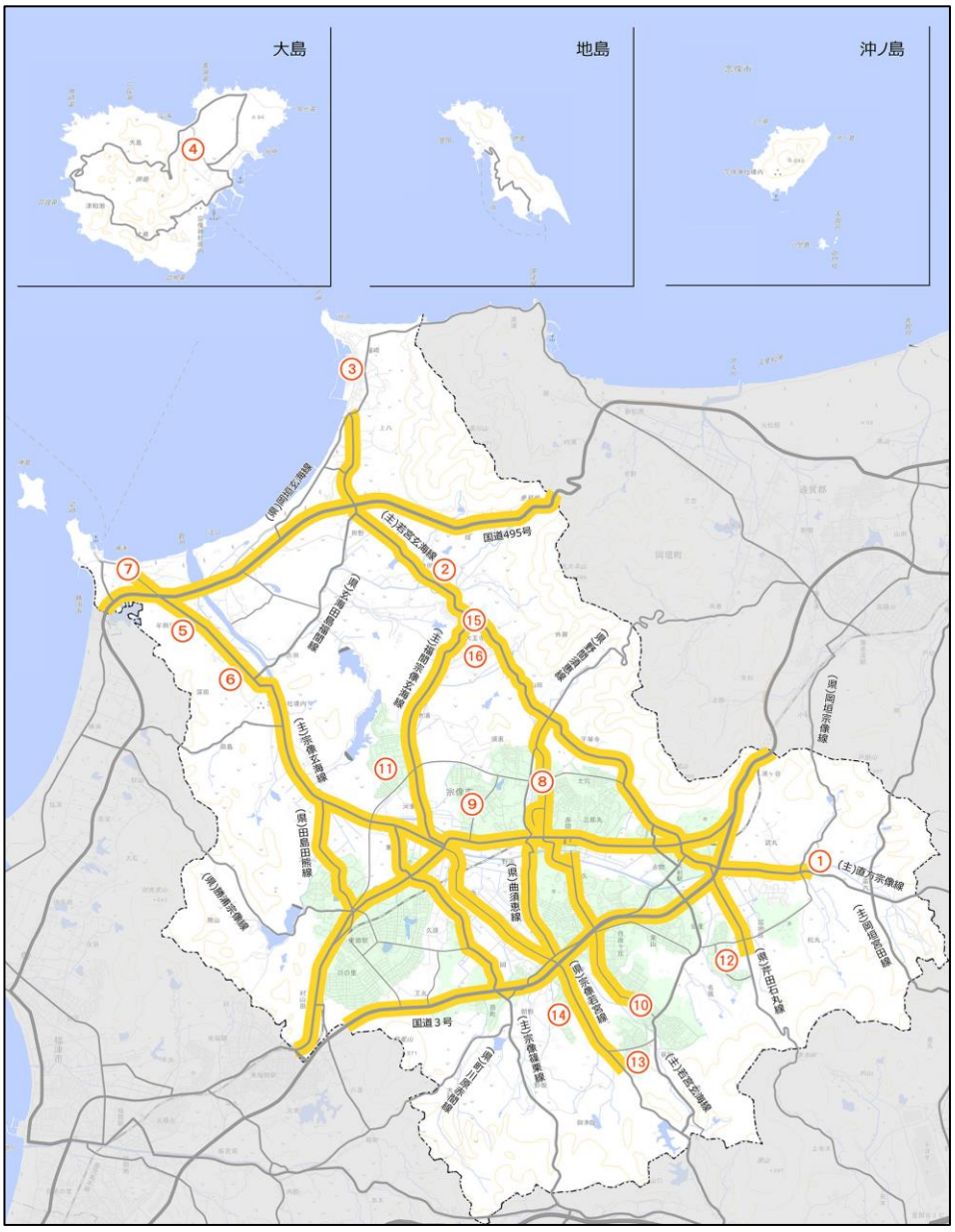
なお、基本方針1～3は「幹線道路網（ネットワーク）」に関する方針を、基本方針4は幹線道路網と接続する「中心拠点等」について地区（エリア）内の面的な方針を定めています。



基本方針1　広域道路ネットワークの連携強化

福岡･北九州方面への機能強化 （東西軸、および東西軸へのアクセス強化）

現況	日常生活、産業、観光の各面で、宗像市から福岡･北九州方面への広域的な交通流動がみられます。近年、流動数自体は微減傾向にありますが、地域間交流の維持･拡大ならびに地域の活性化を図る上で、両大都市圏との結びつきは重要です。
整備の方向性	本市の産業経済活動を支える重要な広域幹線道路であり、現在の交通需要への対応だけではなく、将来的な土地利用の進展を見据えた東西方向の都市間連絡機能を強化します。



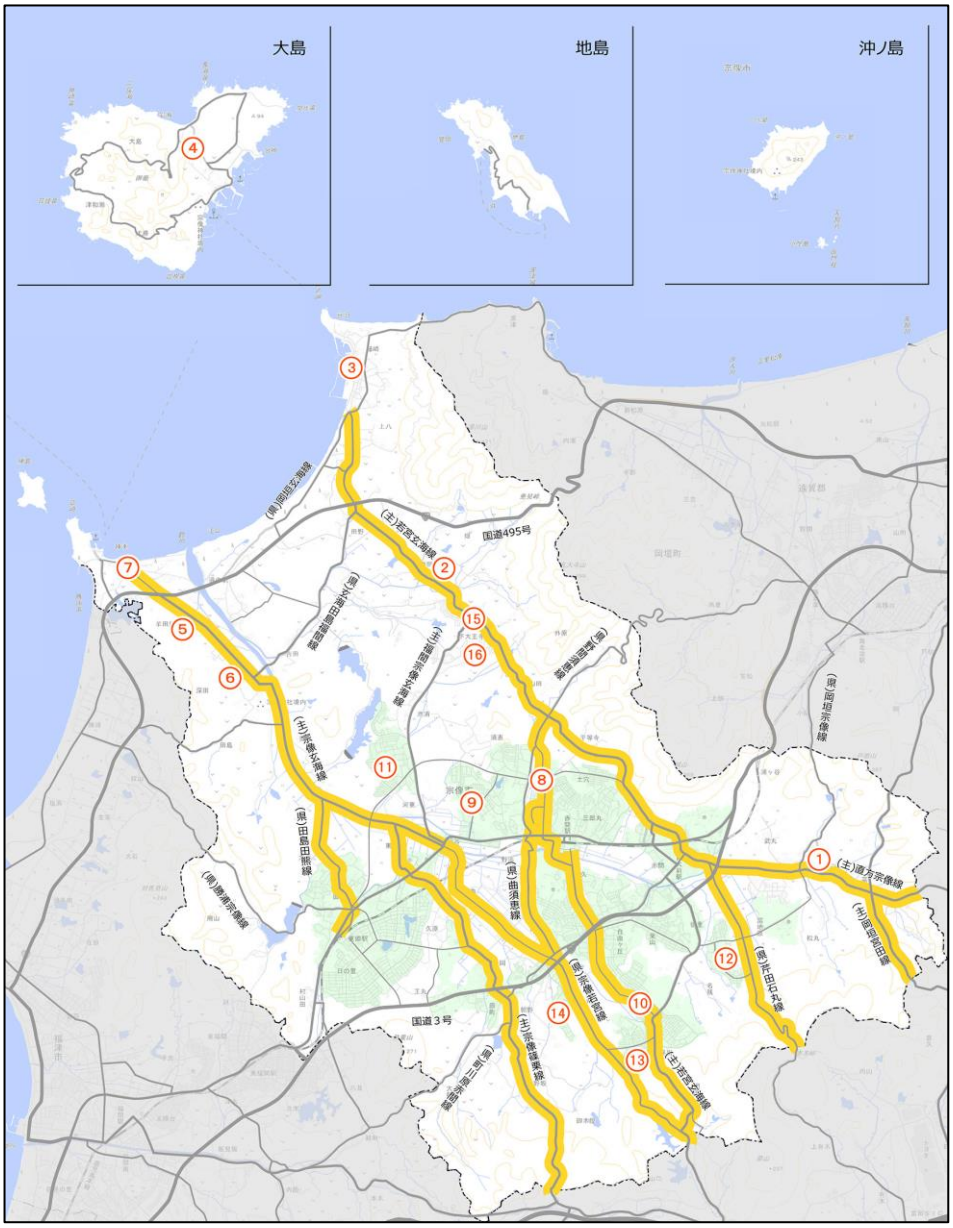
：当該役割･機能を担う路線または区間

<人口集積地域（拠点）>

図番号	拠点区分	設定箇所
①	地域中心	吉武地区
②		池野地区
③		岬地区
④		大島地区
⑤		牟田尻地区
⑥		深田地区
⑦		神湊地区
⑧	生活拠点	くりえいと北
⑨		城西ヶ丘
⑩		自由ヶ丘南
⑪		ひかりヶ丘
⑫		広陵台
⑬		青葉台
⑭		朝野
⑮	生活中心	大王寺
⑯		公園通り

筑豊方面への機能強化（南北軸の強化）

現況	宗像市から筑豊方面や高速ICへの交通流動が近年微増傾向にあります。経済・観光面における新たな交流を生み出すためにも、これらの交通流動を支える交通インフラの拡充が必要です。
整備の方向性	本市と筑豊地域及び高速ICへのアクセス機能強化を図り、さらなる広域連携を促進するために、市内外を連絡する広域放射軸としての機能を強化します。



：当該役割・機能を担う路線または区間

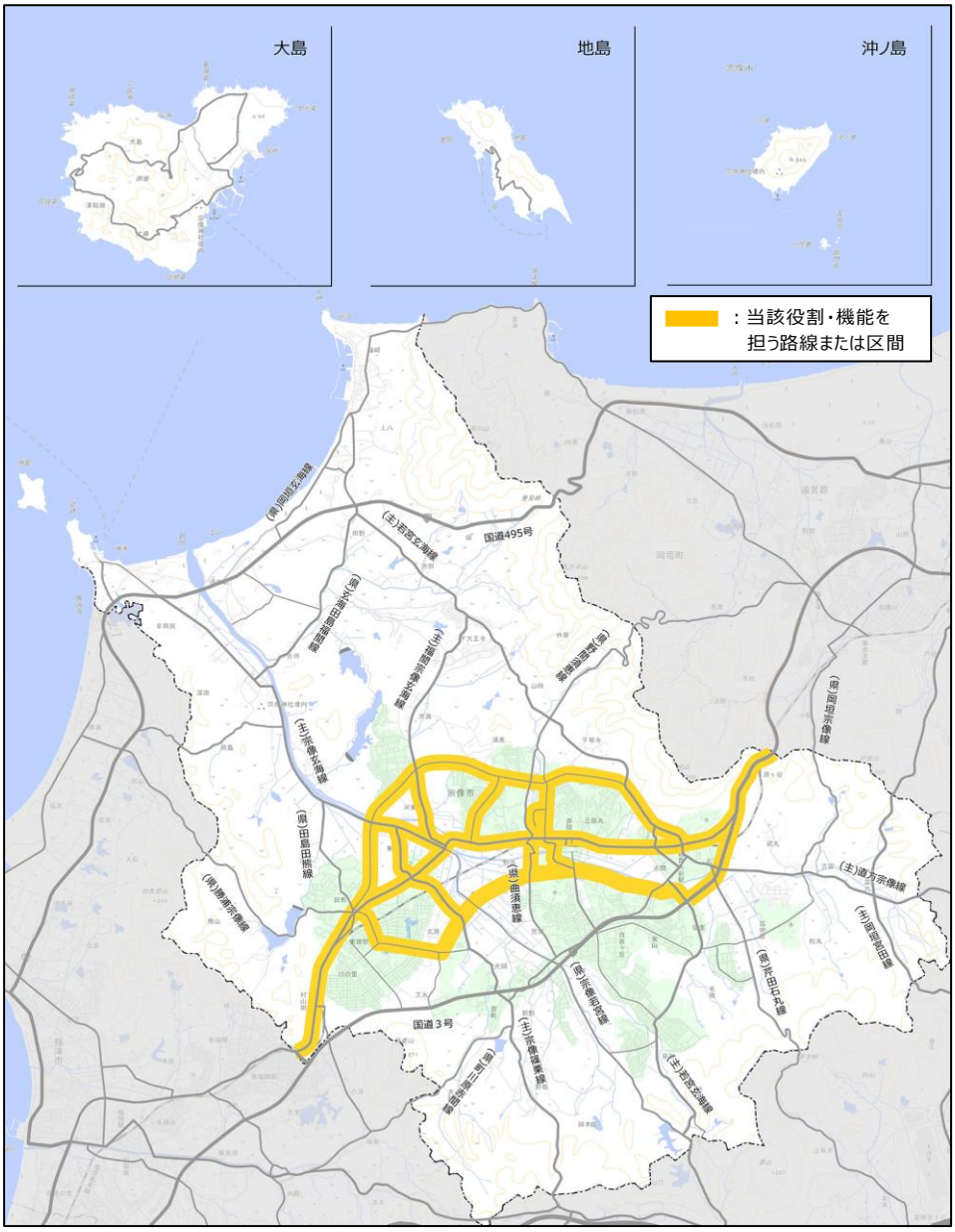
＜人口集積地域（拠点）＞

図番号	拠点区分	設定箇所
①	地域中心	吉武地区
②		池野地区
③		岬地区
④		大島地区
⑤		牟田尻地区
⑥		深田地区
⑦		神湊地区
⑧	生活拠点	くりえいと北
⑨		城西ヶ丘
⑩		自由ヶ丘南
⑪		ひかりヶ丘
⑫		広陵台
⑬		青葉台
⑭		朝野
⑮	生活中心	大王寺
⑯		公園通り

基本方針2　都市内ネットワークの充実

市内東西方向の移動支援（旧国道3号の強化）

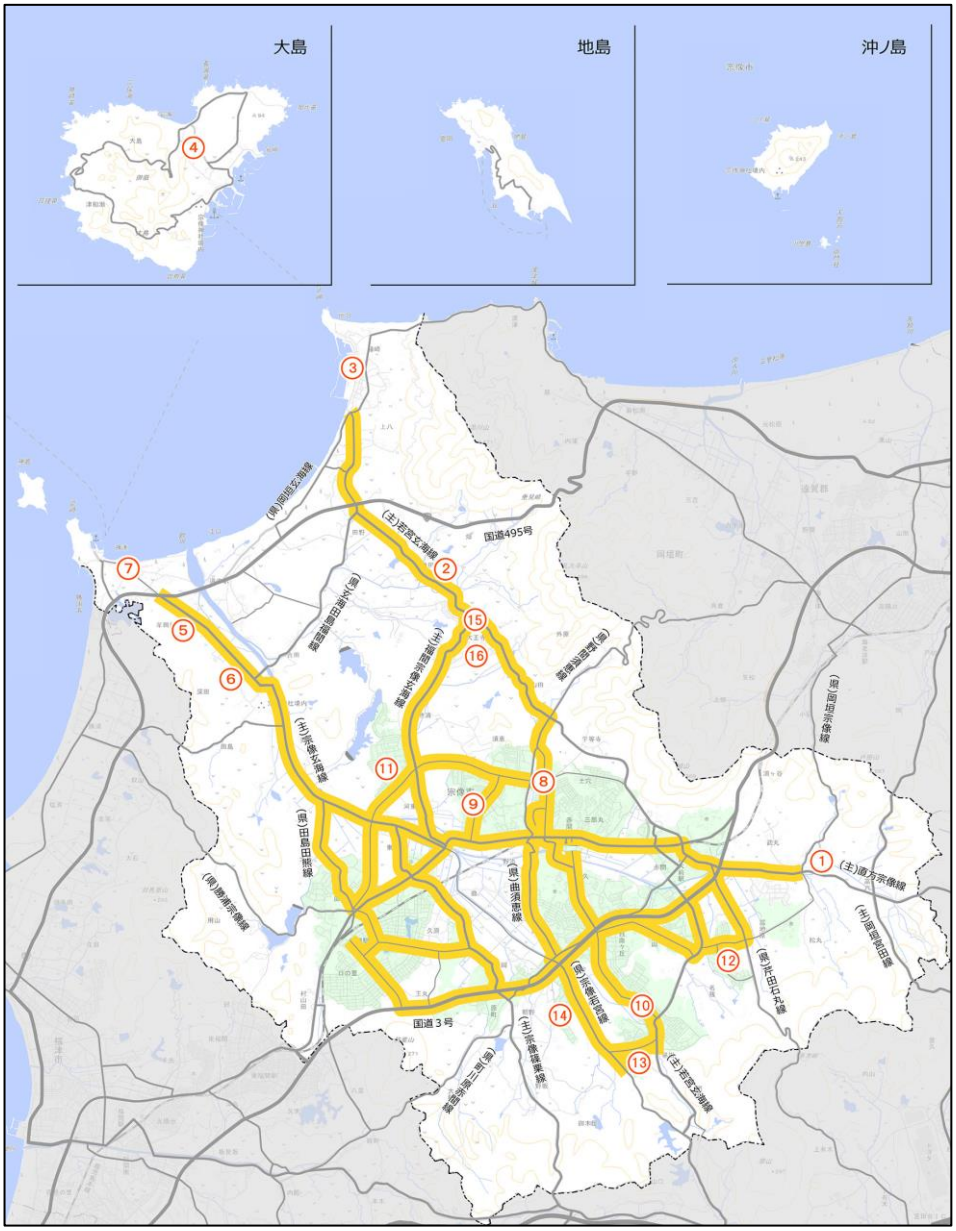
現況	鉄道駅や商業・行政機能が集積する主要3拠点（赤間駅・東郷駅・市役所周辺）を経由する旧国道3号は、都市計画道路としての未整備区間を抱えています。当該区間では、渋滞による速度低下が発生しており、市内の主要拠点間あるいは隣接市町とのアクセス性低下が懸念されています。
整備の方向性	交通が集中しやすい旧国道3号の交通負荷を効果的に分散し、市内東西方向の移動円滑化を促進します。



分散市街地間または市内拠点への連絡強化

【拠点アクセスの強化】

現況	本市は住宅地や集落が各所に分散している特徴があります。そのため、住民が日常生活（通勤・通学、買い物等）で利用する主要3拠点（赤間駅・東郷駅・市役所周辺）への移動利便性を確保する必要があります。
整備の方向性	分散した市街地と中心拠点等、さらには広域幹線道路とのネットワーク機能を強化することにより、市内外の交流・連絡を促進します。



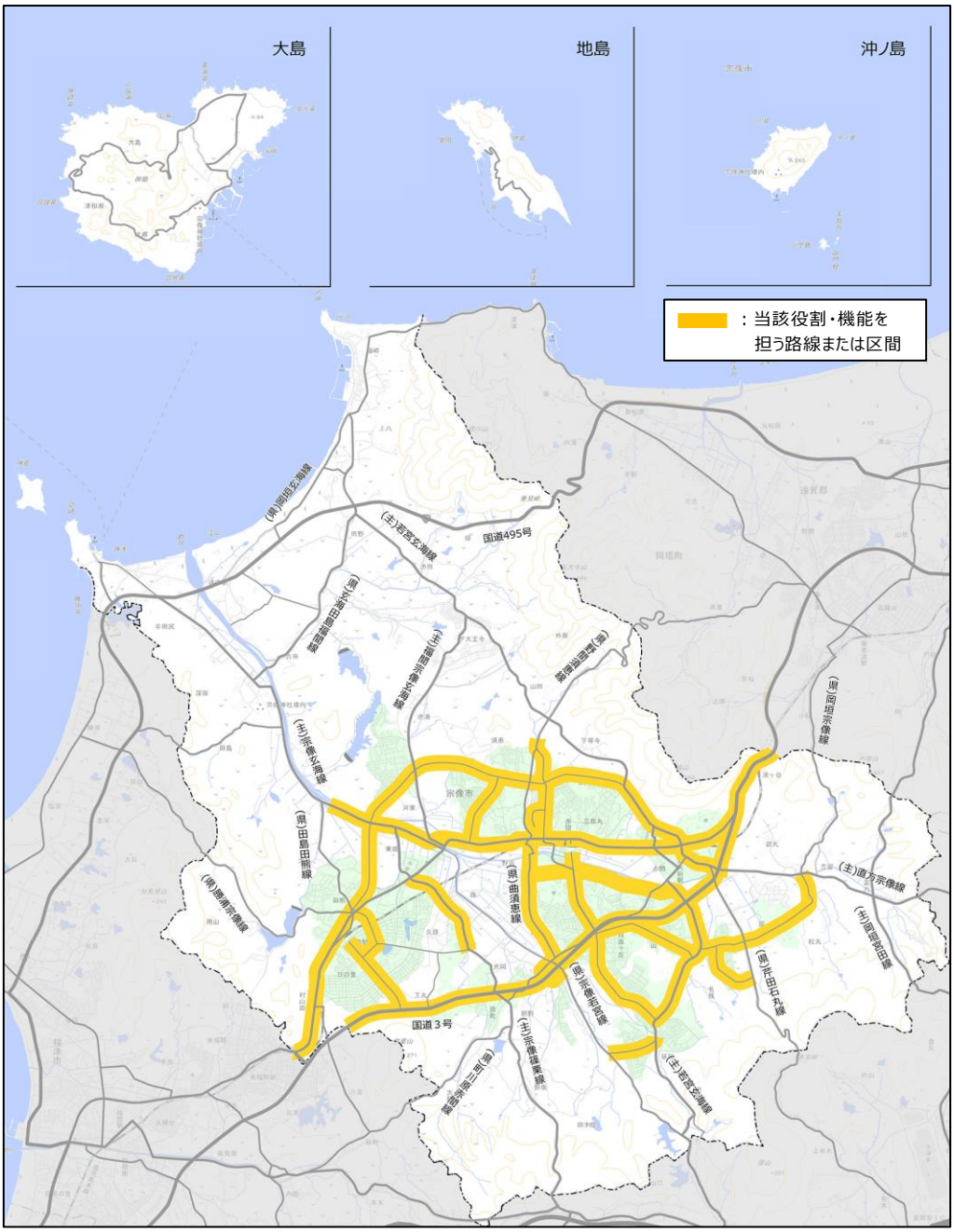
：当該役割・機能を担う路線または区間

<人口集積地域（拠点）>

図番号	拠点区分	設定箇所
①	地域中心	吉武地区
②		池野地区
③		岬地区
④		大島地区
⑤		牟田尻地区
⑥		深田地区
⑦		神湊地区
⑧	生活拠点	くりえいと北
⑨		城西ヶ丘
⑩		自由ヶ丘南
⑪		ひかりヶ丘
⑫		広陵台
⑬		青葉台
⑭		朝野
⑮	生活中心	大王寺
⑯		公園通り

【都市の骨格道路の形成】

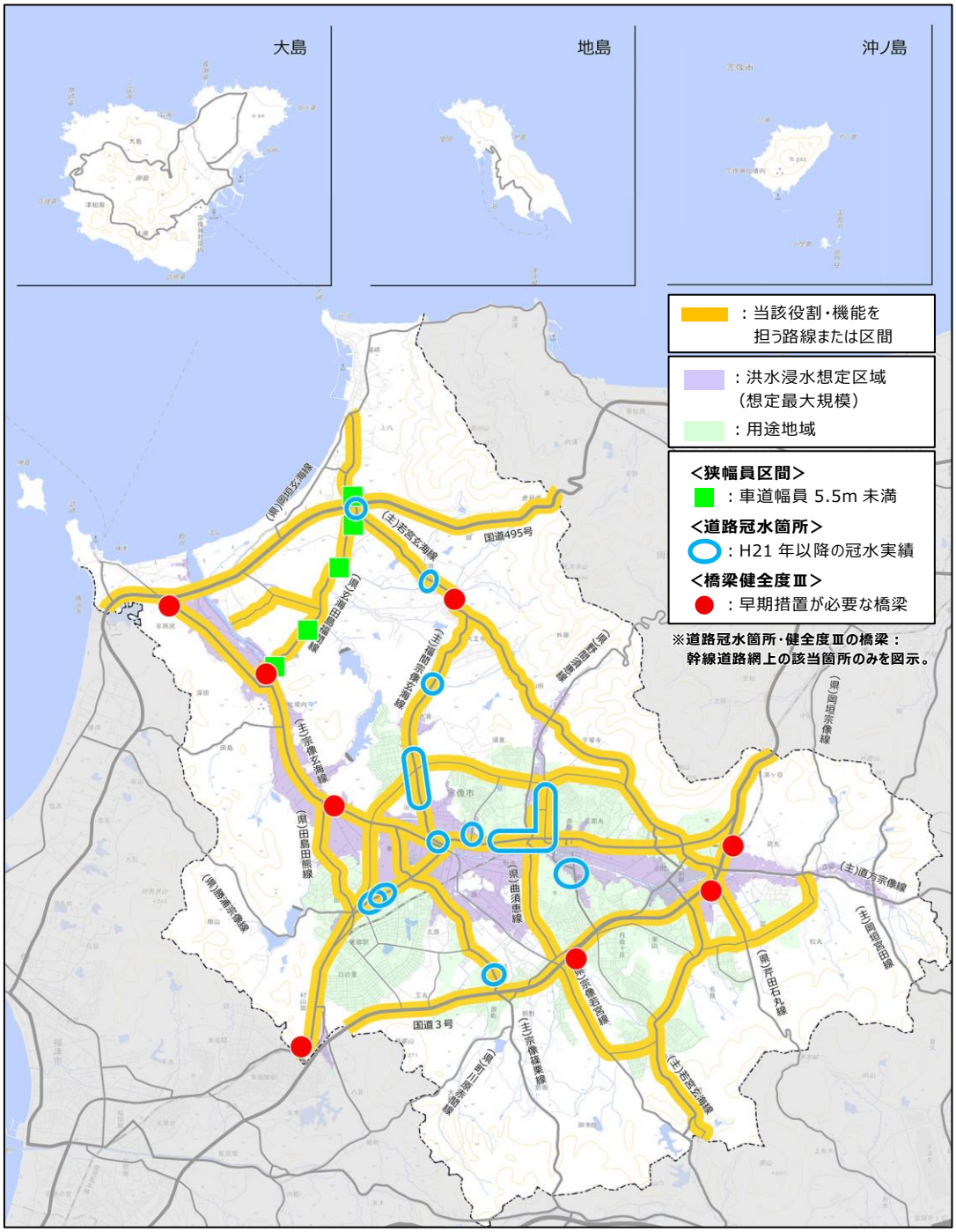
現況	本市の中央部で主要市街地を繋ぐべき都市計画道路において、未整備路線や未整備区間が残存しており、都市交通の円滑化や都市の骨格形成、良好な都市空間の創出に十分に寄与できていない現状があります。
整備の方向性	分散した市街地と中心拠点等との連絡機能を強化することで拠点性を高め、多極連携型の集約型都市構造の形成を促進します。



基本方針3　災害時に備えた道路機能の確保

発災リスク箇所の予防保全とネットワークの多重性強化

現況	幹線道路上には、車道幅員5.5m未満の「狭幅員区間」、過去に冠水実績のある「道路冠水箇所」、早期措置が必要な「橋梁健全度Ⅲ」のインフラが点在しています。これらは発災時、救急活動や緊急物資輸送の重大な隘路となるリスクがあります。
整備の方向性	激甚化する自然災害から市民を守るため、狭隘区間の早期解消、冠水対策、橋梁の予防保全を推進します。さらに、一部が不通になっても迂回可能な「ネットワークの多重性強化」を図ります。



基本方針4　中心拠点等の活性化に資する道路空間の形成

交通結節点の機能強化（モーダルコネクトの強化）

赤間駅周辺（中心拠点）

バス路線は、市内各地から幹線道路等を経由して、JR赤間駅周辺へアクセスしています。JR赤間駅の北口・南口には、駅前広場が整備され、バス・タクシー・自家用車等の乗り入れと、JRとの乗り継ぎを含めた交通拠点として機能しています。幹線道路相互が交差するくりえいと南交差点を中心に速度低下区間が集中しています。

通勤・通学、買い物、通院等、交通弱者への日常生活の交通手段として、バス路線の維持を図ります。JR赤間駅の駅前広場について、交通結節拠点としての機能の維持を図ります。中心市街地を含むJR赤間駅周辺において、速達性・走行性の改善を図ります。

東郷駅周辺（拠点）

バス路線は、市内各地から幹線道路等を経由して、JR東郷駅周辺へアクセスしています。JR東郷駅の宗像大社口・日の里口には、駅前広場が整備され、バス・タクシー・自家用車等の乗り入れと、JRとの乗り継ぎを含めた交通拠点として機能しています。

通勤・通学、買い物、通院等、交通弱者への日常生活の交通手段として、バス路線の維持を図ります。JR東郷駅の駅前広場について、交通結節拠点としての機能の維持を図ります。

市役所周辺（拠点）

バス路線は、市内各地から幹線道路等を経由して、市役所周辺へアクセスしています。市役所周辺では、宗像市役所バス停・宗像市役所前バス停が整備され、路線別のバス相互の乗り継ぎを含めた交通拠点として機能しています。

通勤・通学、買い物、通院等、交通弱者への日常生活の交通手段として、バス路線の維持を図ります。市役所周辺では、路線別のバス相互の交通結節拠点としての機能の維持を図ります。

人中心の道路空間の形成

赤間駅周辺（中心拠点）

幹線道路は概ね幅員15mで整備される中、（県）曲須恵線のJR交差部（踏切）前後区間で歩道等未整備の狭幅員区間を有します。（主）宗像玄海線（旧国道3号）のJR赤間駅周辺は片側歩道であり、一部で幅員狭小区間を有します。事故は人対車両・車両相互ともに、JR赤間駅や大型商業施設周辺で多く発生しています。

通勤・通学、買い物、観光等、歩行者・自転車が安全・快適に利用できるよう、空間の確保とネットワークの形成を図ります。

東郷駅周辺（拠点）

幹線道路は概ね幅員15m以上で整備されています。（主）福間宗像玄海線（旧国道3号）は、東郷駅前交差点からJR東郷東口交差点までの区間で片側歩道であり、JR東郷東口交差点以西は両側歩道を有するものの、狭小幅員となっています。なお、さらに以西は片側歩道となっています。事故は幹線道路上で発生し、主に車両相互の事故発生の中、一部、人対車両が見られます。

通勤・通学、買い物、観光等、歩行者・自転車が安全・快適に利用できるよう、空間の確保とネットワークの形成を図ります。

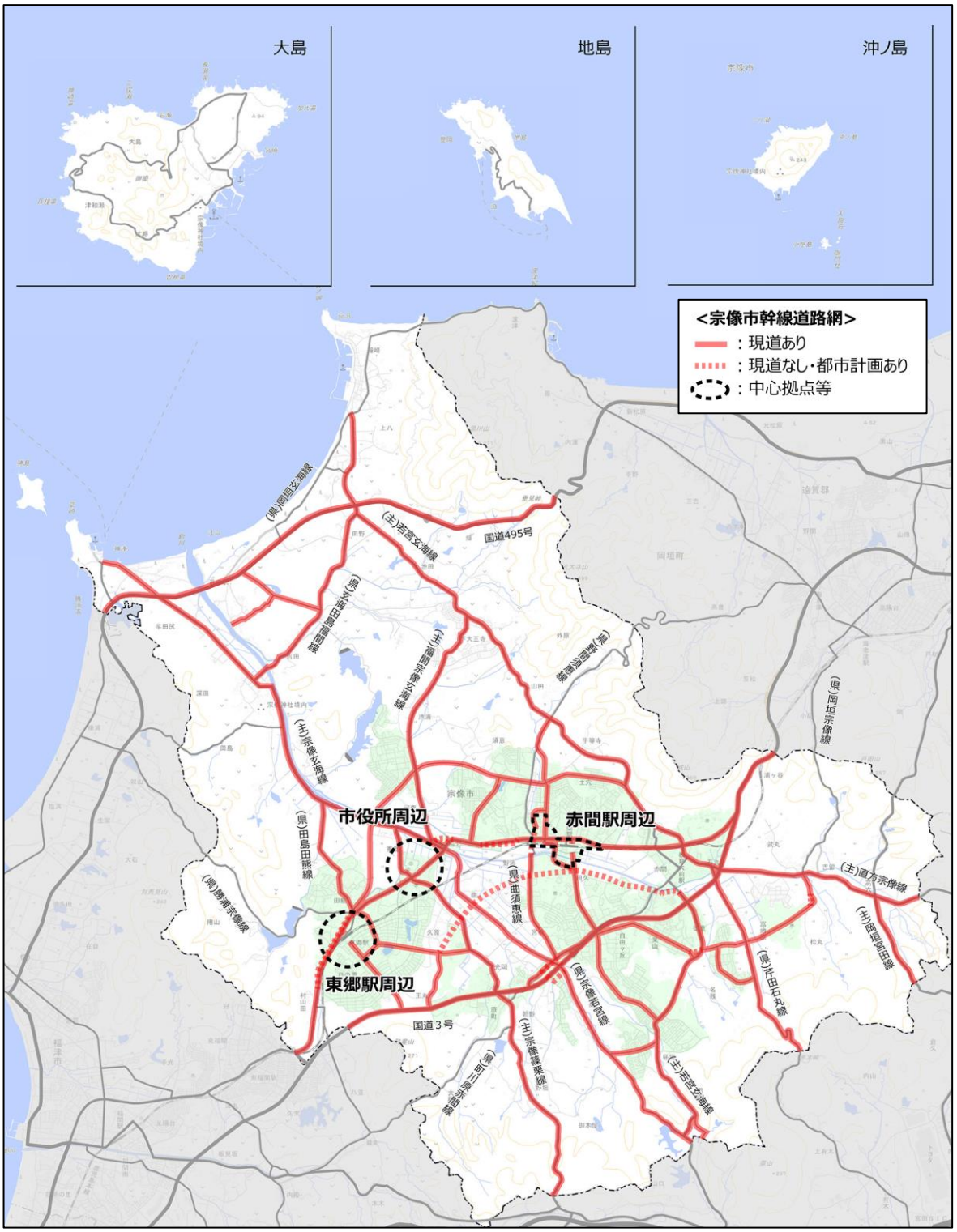
市役所周辺（拠点）

幹線道路は概ね幅員15m以上で整備されています。宗像市役所に接続する（主）福間宗像玄海線（旧国道3号）は両側歩道、（主）宗像篠栗線は片側歩道を有します（片側歩道区間は河川沿い）。事故は幹線道路上で発生し、主に車両相互の事故発生の中、一部、人対車両が見られます。

通勤・通学、買い物、観光等、歩行者・自転車が安全・快適に利用できるよう、空間の確保とネットワークの形成を図ります。

5-3. 幹線道路網

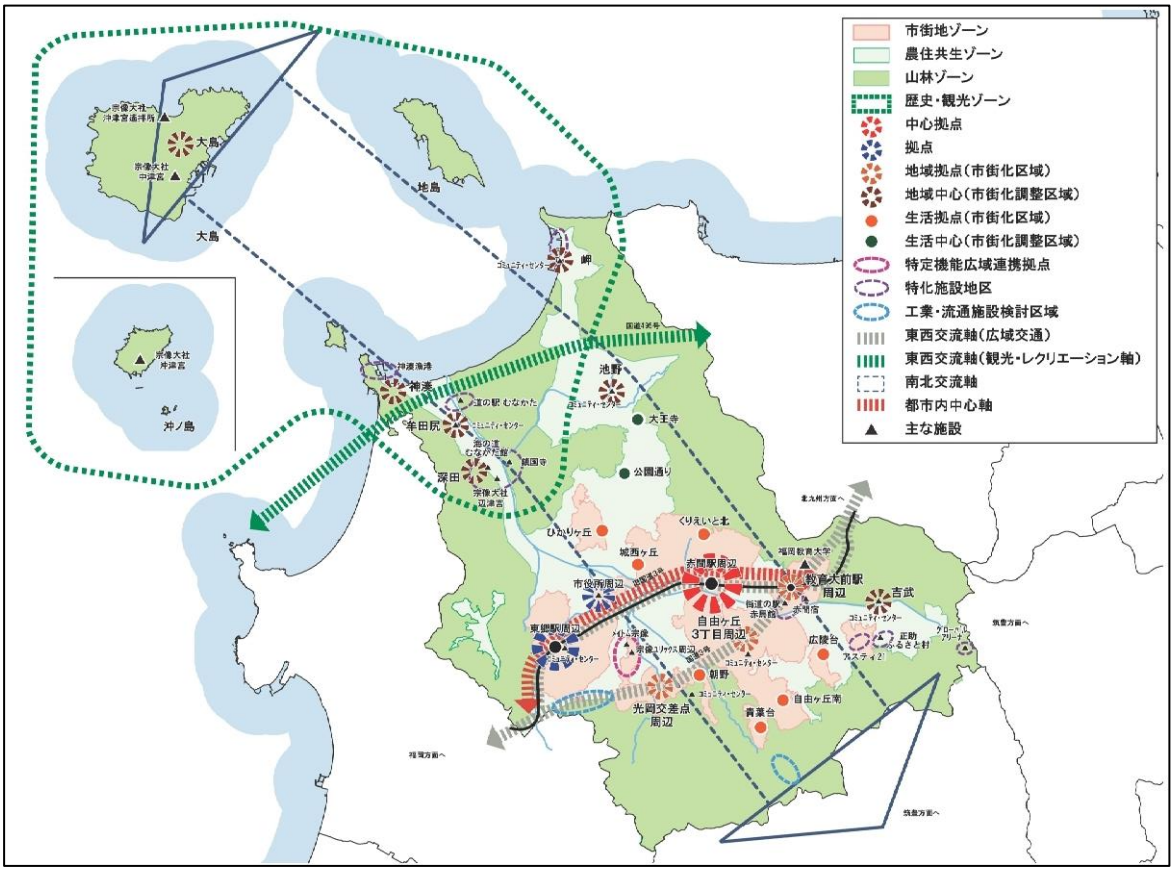
基本方針を踏まえて、本市の幹線道路網を設定しました。



【参考】中心拠点等

本計画において、幹線道路網と接続し、地区（エリア）内の面的な整備方針を定める「中心拠点等」は、第3次宗像市都市計画マスタープランの将来都市構造図で定義されている「中心拠点：赤間駅周辺」及び「拠点：東郷駅周辺、市役所周辺」を対象としています。

【将来都市構造図（出典：第3次宗像市都市計画マスタープラン〔令和7年5月〕）】



名称	設定箇所	形成方針
中心拠点	**赤間駅周辺**	市民のニーズに応え得る中核的な商業・業務、医療・福祉機能など高次都市機能の立地を促進
拠点	**東郷駅周辺、市役所周辺**	東郷駅周辺は、市民の利便性を高めるため、商業・業務機能などの立地を促進する。また、市役所周辺は行政機能などを維持
地域拠点（市街化区域）	教育大前駅周辺、自由ケ丘3丁目周辺、光岡交差点周辺	周辺住民の生活に必要な機能や賑わいの創出に向けた機能を確保
地域中心（市街化調整区域）	吉武、池野、岬、大島、牟田尻、深田、神湊	持続可能な地域コミュニティの存続に向けて、生活するうえで必要最低限の機能を確保
生活拠点（市街化区域）	くりえいと北、城西ケ丘、自由ケ丘南、ひかりケ丘、広陵台、青葉台、朝野	周辺地域の日常生活に必要な商業・医療機能などの立地を促進
生活中心（市街化調整区域）	大王寺、公園通り	郊外の住宅市街地を対象に、商業・医療機能などの日常生活に必要な施設を確保
特定機能広域連携拠点	宗像ユリックス周辺	近隣市町との連携により、さらなるサービスの向上や管理の効率化を促進

宗像市の将来像

【宗像市総合計画】
『心地よい生活空間の中で、誰もが安心して住み続けられるまち』
【宗像市都市計画マスタープラン】
『コンパクトで魅力的な地域がネットワークする生活交流都市』

宗像市の上位・関連計画

第３次宗像市総合計画（R7.3）
- 様々な主体と連携した効率的交通ネットワークの構築
- 公共交通を補完する移動サービスの導入検討
- 交通結節点の環境整備やMaaSの推進
- 狭隘道路の拡幅や安全対策の推進
- 広域連絡道路・都市幹線道路等の整備推進
- 公共インフラの長寿命化や集約・再編
- ユニバーサルデザイン推進〔歩道・自転車走行空間〕

都市計画マスタープラン・立地適正化計画（R7.5）
- 多極連携集約型都市構造〔中心・地域・生活拠点〕
- 広域連絡道路整備〔東西・南北交流軸〕
- 都市内幹線道路整備〔分散市街地を結ぶ道路強化〕
- その他道路整備〔生活道路、歩行者・自転車NW〕
- 安全・安心〔避難経路、緊急輸送、延焼防止等〕
- ユニバーサルデザインのまちづくり
- 交通弱者に配慮した公共交通ネットワーク

宗像市地域公共交通計画（R6.4）
- 広域交通：市外及び県外への広域的な移動を支援
- 幹線交通：中心拠点と地域拠点の移動を支援
- 支線交通：主要交通結節点や乗継拠点の連絡

宗像市地域防災計画（R7.5）
- 幹線道路：緊急輸送路や延焼防止、歩道確保　等
- 生活道路：避難活用や緊急車両の通行確保、狭隘道路解消、歩道整備　等

宗像市雨に強いまちづくりビジョン（R6.3）
- 緊急輸送道路等の整備水準：許容浸水深10cm

宗像市歴史的風致維持向上計画（R4.4）
- 歴史的風致の維持・向上、後世継承：唐津街道 等

宗像市国土強靭化地域計画（R8.3）
- 道路や橋梁等、既存施設の点検調査及び補修推進
- 緊急輸送道路の改良整備、無電柱化の推進　　等

国・県の計画

九州地方新広域道路交通ビジョン/福岡県新広域道路交通ビジョン（R3.6・7）
- 段階的なネットワークによる連携強化
- 災害時にも機能する道路網確保

2040年、道路の景色が変わる（R2.6）
- マイカーに依存しない新たなモビリティ（MaaS）
- 安全で快適に移動・滞在できるユニバーサルデザイン〔人と車両が空間をシェアし、交通事故のない生活〕
- 賑わいに溢れたコミュニティ空間（ウォーカブル）
- 持続可能な物流システム（自動物流道路）
- 耐災害性を備えた幹線道路ネットワーク

道路交通の概況および課題

●道路網
- 東西軸：福岡－北九州両都市圏の連絡（国道3号・495号）
- 南北軸：本市－筑豊地域・高速IC等の連絡（主要地方道等）
- 都市内中心軸：中心市街地の骨格形成（旧国道３号）

●整備状況
- 国県道：概ね改良済、**一部車道幅員5.5m未満の区間が点在**
- 都市計画道路：整備率約60%、**長期未着手路線・区間が点在**（**約21kmの都市計画道路が未着手**）

●交通量・混雑度
- **混雑度1.0超**：国道３号、旧国道３号、（主）直方宗像線
- **市街地分断**：鉄道断面の需給比1.06（交通容量不足）
  特に、**（県）宗像若宮線の混雑度は1.50と逼迫**

●旅行速度
- 市街地を中心に**低い速度サービス**
- **旧国道３号前後区間にV=20km/h未満**の区間が集中
- **主要渋滞箇所**：国道３号光岡交差点（市内唯一）

●拠点間連絡速度
- 分散した居住エリアと交通結節点間の**連絡速度に格差**

●交通事故
- **死傷事故多発箇所**：国道３号、旧国道３号に集中
- **事故多発交差点**：朝野団地入口交差点（県内ワースト２位）

●道路災害リスク
- 冠水：豪雨時は**釣川沿い、JR鹿児島本線沿線を中心に被害**
- 橋梁：健全度が低い橋梁は各道路管理者で計画的整備を推進

道路網整備に係る基本理念

道路ネットワークの高質化（広域性・多機能性の向上）

幹線道路網の基本方針

基本方針１：広域道路ネットワークの連携強化

【福岡・北九州方面への機能強化（東西軸、および東西軸へのアクセス強化）】
本市の産業経済活動を支える重要な広域幹線道路であり、現在の交通需要への対応だけではなく、将来的な土地利用の進展を見据えた東西方向の都市間連絡機能を強化します。

【筑豊方面への機能強化（南北軸の強化）】
本市と筑豊地域及び高速ICへのアクセス機能強化を図り、さらなる広域連携を促進するために、市内外を連絡する広域放射軸としての機能を強化します。

基本方針２：都市内ネットワークの充実

【市内東西方向の移動支援（旧国道３号の強化）】
交通が集中しやすい旧国道３号の交通負荷を効果的に分散し、市内東西方向の移動円滑化を支援します。

【分散市街地間または市内拠点への連絡強化（拠点アクセスの強化）】
分散した市街地と中心拠点、さらには広域幹線道路とのネットワーク機能を強化することにより、市内外の交流・連絡を促進します。

【分散市街地間または市内拠点への連絡強化（都市の骨格道路の形成）】
分散した市街地と中心拠点等との連絡機能を強化することで拠点性を高め、多極連携型の集約型都市構造の形成を促進します。

基本方針３：災害時に備えた道路機能の確保

【発災リスク箇所の予防保全とネットワークの多重性強化】
激甚化する自然災害から市民を守るため、狭隘区間の早期解消、冠水対策、橋梁の予防保全を推進します。さらに、一部が不通になっても迂回可能な「ネットワークの多重性強化」を図ります。

基本方針４：中心拠点等の活性化に資する道路空間の形成

【交通結節点の機能強化（モーダルコネクトの強化）】
通勤・通学、買い物、通院等、交通弱者への日常生活の交通手段としてバス路線の維持を図るとともに、交通結節拠点としての機能を維持します。

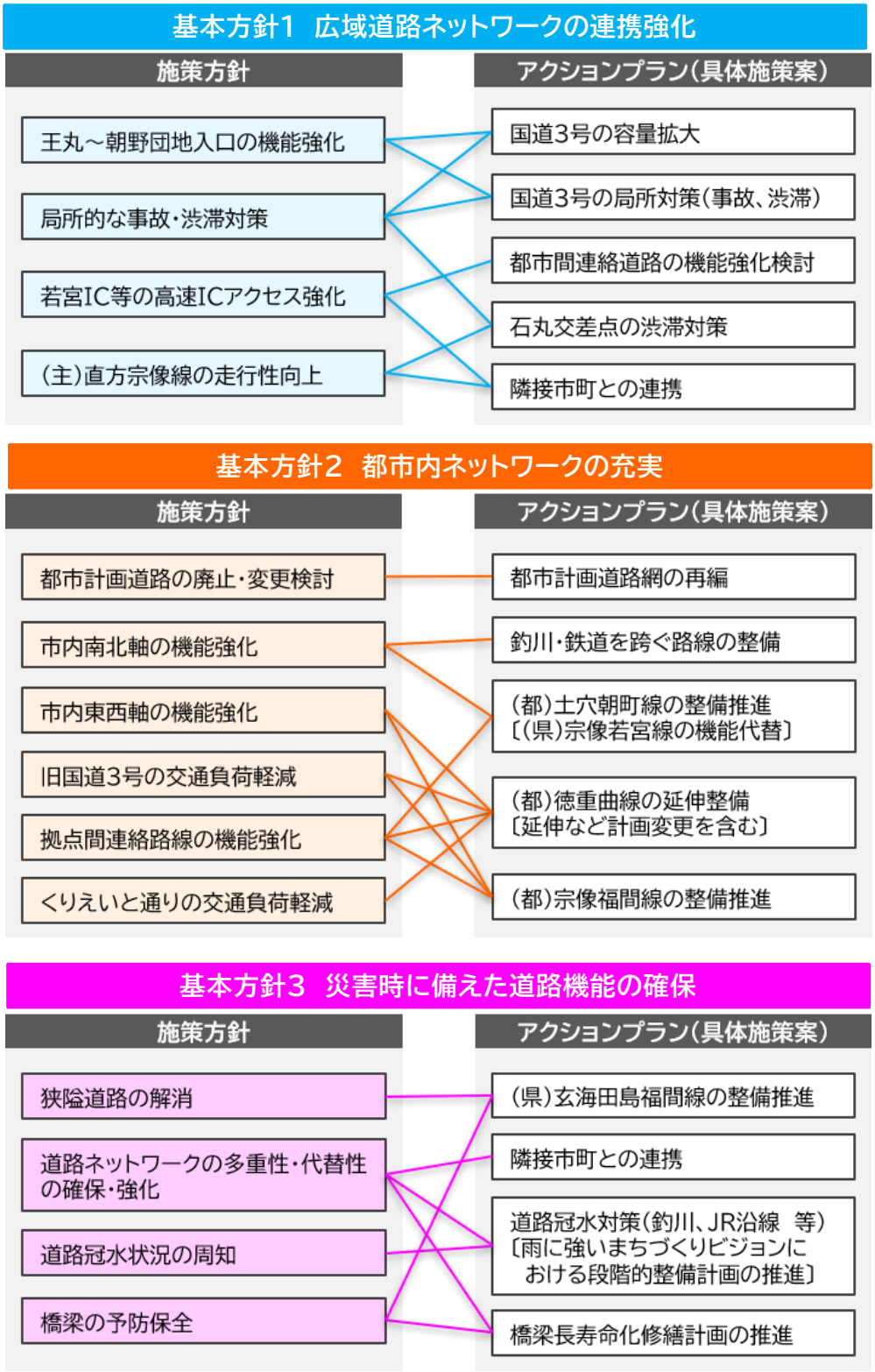
【人中心の道路空間の形成】
通勤・通学、買い物、観光等、歩行者・自転車が安全・快適に利用できるよう、空間の確保とネットワークの形成を図ります。

第6章　整備計画

6-1. 幹線道路網の整備計画

6-1-1. 整備計画

本市における持続可能な都市経営と市民の安全・安心かつ快適な暮らしを実現するため、基本方針に基づき施策を展開します。



6-1-2. 整備優先度評価

（1）考え方

①整備検討区間

本市における幹線道路網のうち、既定計画との整合性や交通課題等により、将来的に整備を検討する区間を設定します。

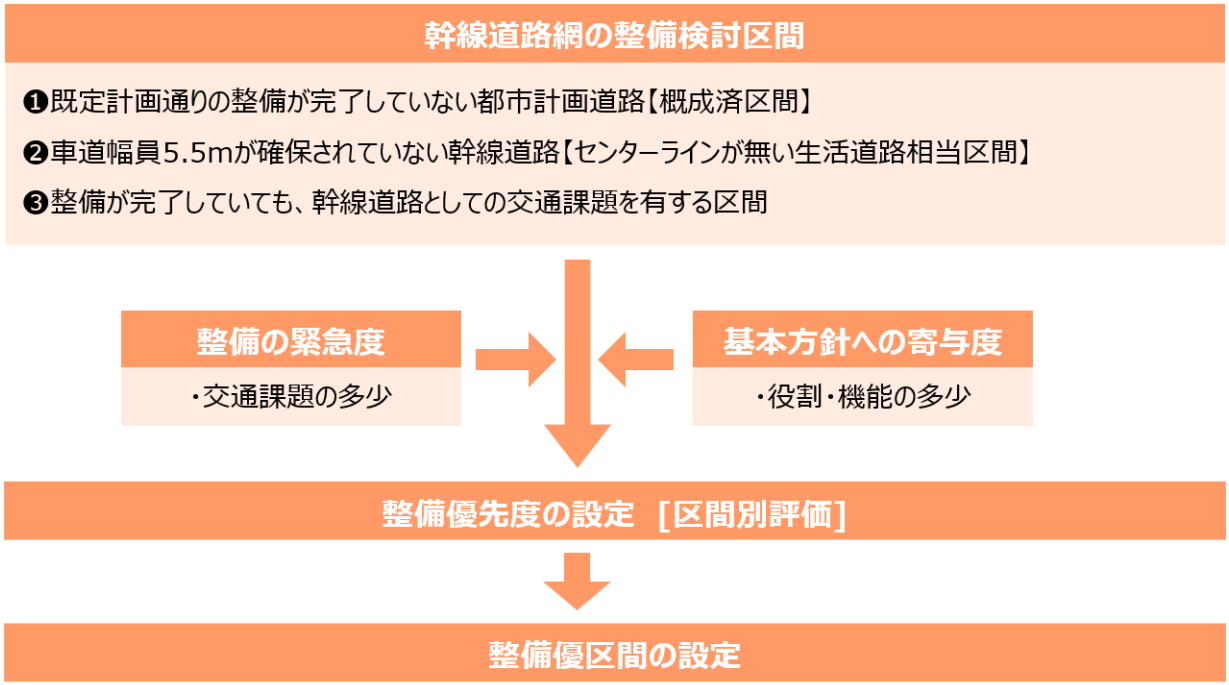
②整備優先度の設定

設定した整備検討区間を対象に、「整備の緊急度（交通課題の多少）」と「基本方針への寄与度（役割・機能の多少）」の2軸から評価を行い、整備優先度を設定します。

③整備優先区間の設定

整備優先度評価結果を基に、今後10年間で優先的に整備に取り組む区間を設定します。なお、整備優先区間は、本計画の前期10年間分を設定し、10年後に見直し・再設定を予定しています。

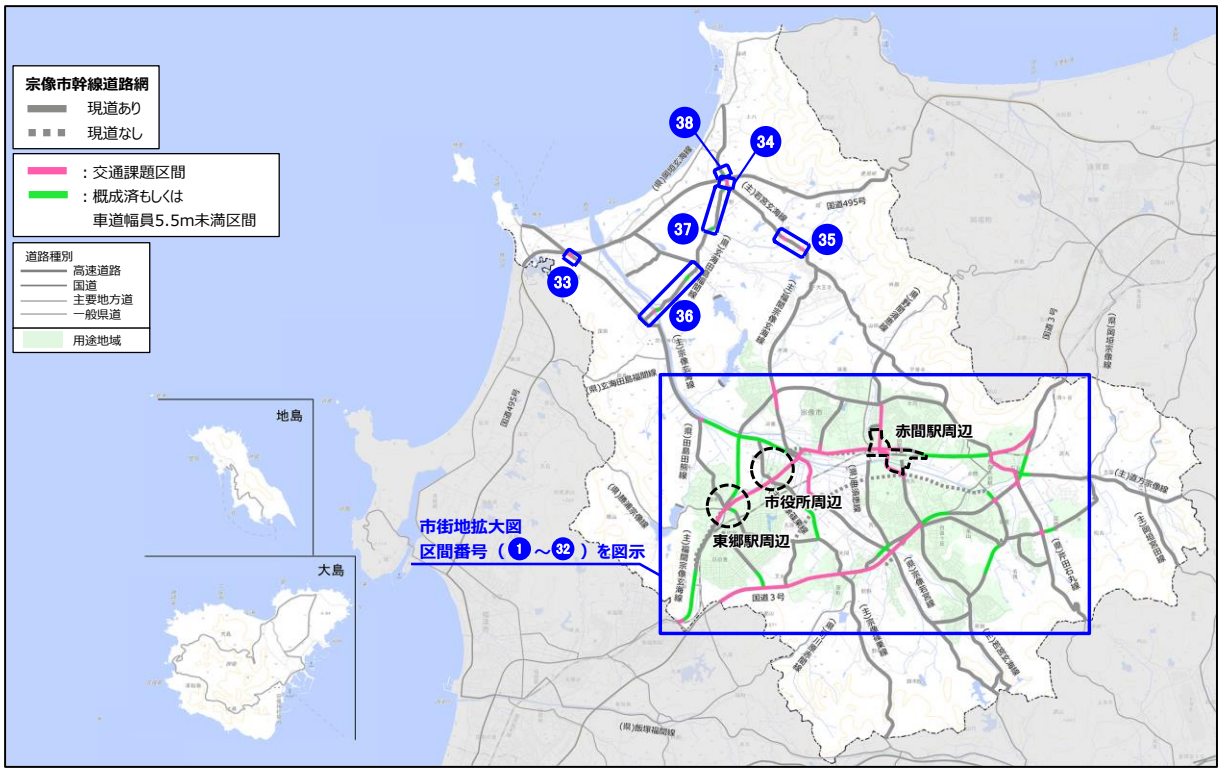
【整備計画の考え方】



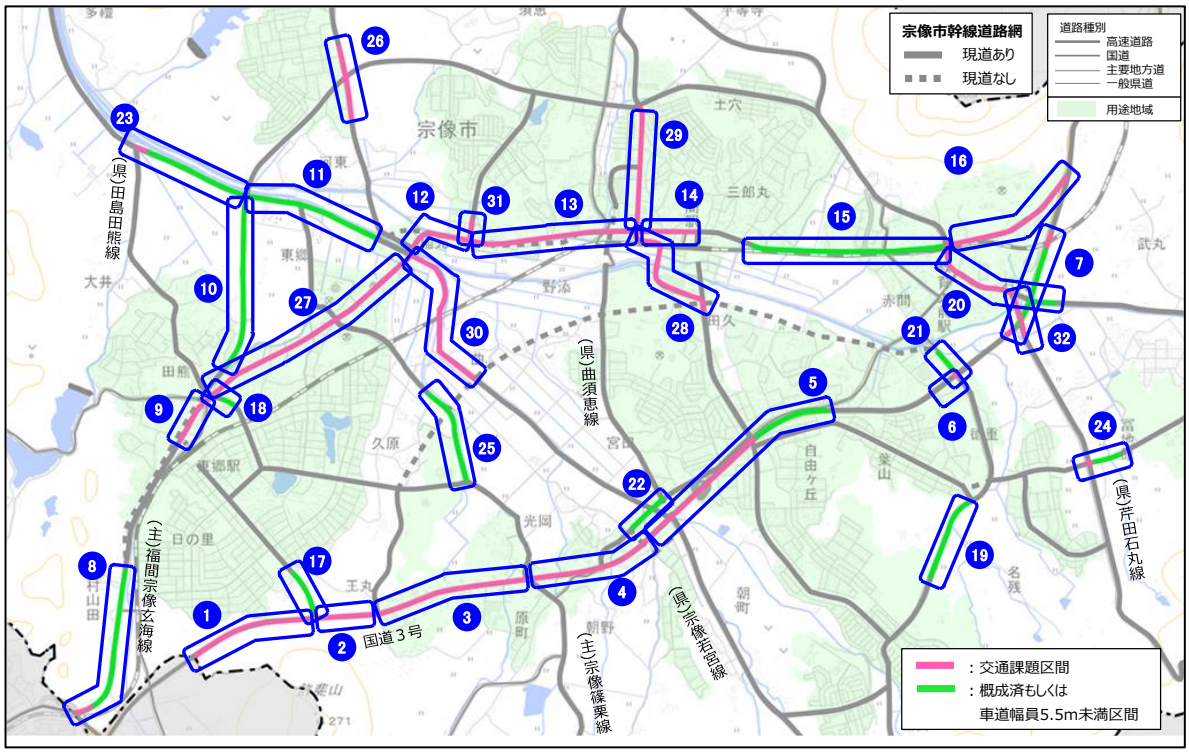
（2）整備検討区間の設定

既定計画との整合性及び現在抱えている交通課題（渋滞、事故、未整備等）の状況から、将来的に整備を検討すべき38区間を「整備検討区間」として抽出しました。

【整備検討区間】



【整備検討区間（市街地拡大図）】



（3）整備優先度の設定（区間別評価）

「整備の緊急度（交通課題の多少）」と「基本方針への寄与度（役割・機能の多少）」から、区間別評価を実施しました。

【区間別評価】

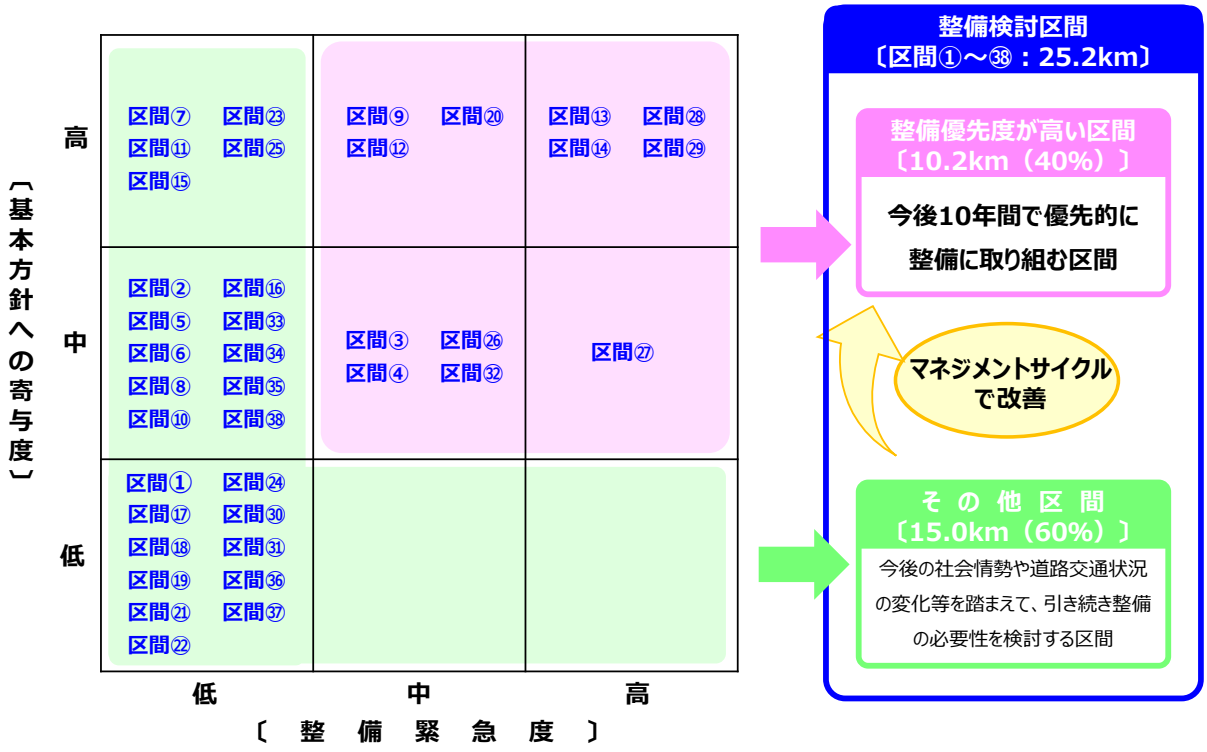
区間	路線名称等	延長（m）	道路管理者	整備緊急度〔高：3以上、中：2（平均）以上〕						基本方針への寄与度〔高：5以上、中：4（平均）以上〕									整備方向性
				交通課題				該当数	評価	方針1：広域NW		方針2：都市内NW			方針4：防災		該当数	評価	
				交通混雑	低速区間	事故多発	災害※リスク			東西軸	南北軸	旧3号	拠点間アクセス	都市形成	緊急輸送	救助活動物資輸送			
①	（都）国道3号線[国道3号]	1,000	国			○		1	低	○				○	○		3	低	・都計幅員の整備（概成済区間）
②	（都）国道3号線[国道3号]	500	国			○		1	低	○			○	○	○		4	中	・都計幅員の整備（概成済区間）
③	（都）国道3号線[国道3号]	1,200	国	○		○		2	中	○			○	○	○		4	中	・交通混雑緩和 ・交通事故削減
④	（都）国道3号線[国道3号]	1,000	国	○		○		2	中	○			○	○	○		4	中	・交通混雑緩和 ・交通事故削減
⑤	（都）国道3号線[国道3号]	1,800	国			○		1	低	○			○	○	○		4	中	・都計幅員の整備（概成済区間）
⑥	（都）国道3号線[国道3号]	200	国			○		1	低	○			○	○	○		4	中	・走行性向上（低速区間）
⑦	（都）国道3号線[国道3号]	800	国			○		1	低	○		○	○	○	○		5	高	・都計幅員の整備（概成済区間）
⑧	（都）宗像福間線[（主）福間宗像玄海線]	1,250	県					0	低	○		○		○	○		4	中	・都計幅員の整備（概成済区間）
⑨	（都）宗像福間線[（主）福間宗像玄海線]	400	県		○	○		2	中	○	○	○		○	○		5	高	・交通混雑緩和 ・交通事故削減
⑩	（都）宗像福間線[（市）宗像福間線]	1,300	市					0	低			○	○	○		○	4	中	・都計幅員の整備（概成済区間）
⑪	（都）宗像福間線[（主）宗像玄海線]	1,100	県					0	低	○	○	○	○	○	○		6	高	・都計幅員の整備（概成済区間）
⑫	（都）宗像福間線[（主）宗像玄海線]	500	県	○		○		2	中	○		○	○	○	○		5	高	・交通混雑緩和 ・交通事故削減
⑬	（都）宗像福間線[（主）宗像玄海線]	1,300	県	○	○	○	○	4	高	○		○	○	○	○		5	高	・交通混雑緩和 ・交通事故削減
⑭	（都）宗像福間線[（主）宗像玄海線]	450	県	○	○	○		3	高	○		○	○	○	○		5	高	・交通混雑緩和 ・交通事故削減
⑮	（都）宗像福間線[（主）宗像玄海線]	1,500	県					0	低	○		○	○	○	○		5	高	・都計幅員の整備（概成済区間）
⑯	（都）宗像福間線[（主）宗像玄海線]	1,100	県			○		1	低	○		○		○	○		4	中	・都計幅員の整備（概成済区間）
⑰	（都）東郷駅王丸線[（市）日の里本線]	340	市					0	低				○	○			2	低	・都計幅員の整備（概成済区間）
⑱	（都）田熊日の里線[（市）田熊日の里線]	120	市					0	低			○	○	○			3	低	・都計幅員の整備（概成済区間）
⑲	（都）徳重朝町線[（主）若宮玄海線]	580	県					0	低					○	○		2	低	・都計幅員の整備（概成済区間）
⑳	（主）直方宗像線[一部（都）石丸河東線]	900	県	○	○			2	中	○	○		○	○		○	5	高	・交通混雑緩和 ・走行性向上
㉑	（都）徳重曲線[（主）若宮玄海線]	230	県					0	低			○		○			2	低	・都計幅員の整備（概成済区間）
㉒	（都）宮田原町線[（県）町川原赤間線]	310	県					0	低	○			○			○	3	低	・都計幅員の整備（概成済区間）
㉓	（都）宗像玄海線[（主）宗像玄海線]	900	県					0	低	○	○		○	○	○		5	高	・都計幅員の整備（概成済区間）
㉔	（都）葉山武丸線[（市）冨地原31号線]	250	市			○		1	低					○		○	2	低	・都計幅員の整備（概成済区間）
㉕	（都）光岡東郷線[（主）宗像薬栗線]	670	県					0	低	○	○	○	○	○	○		6	高	・都計幅員の整備（概成済区間）
㉖	（主）福間宗像玄海線	400	県			○	○	2	中	○		○	○			○	4	中	・冠水対策
㉗	（主）福間宗像玄海線	1,800	県	○	○	○	○	4	高	○		○	○		○		4	中	・交通混雑緩和 ・交通事故削減
㉘	（県）宗像若宮線	950	県		○	○	○	3	高	○	○	○	○	○			5	高	・交通混雑緩和 ・交通事故削減
㉙	くりえいと通り（（市）土穴須恵線）	960	市		○	○	○	3	高	○	○	○	○	○		○	6	高	・交通混雑緩和 ・交通事故削減
㉚	（市）東郷橋・宮田線	600	市		○			1	低	○	○						2	低	・走行性向上（低速区間）
㉛	（市）稲元・河東線	30	市				○	1	低			○	○	○			3	低	・冠水対策
㉜	（県）芹田石丸線	350	県		○	○		2	中	○	○		○			○	4	中	・交通混雑緩和 ・交通事故削減
㉝	（主）宗像玄海線	30	県					0	低	○	○		○		○		4	中	・橋梁の予防保全
㉞	（主）若宮玄海線	100	県				○	1	低	○	○		○			○	4	中	・冠水対策
㉟	（主）若宮玄海線	100	県				○	1	低	○	○		○			○	4	中	・冠水対策
㊱	（県）玄海田島福間線	90	県					0	低							○	1	低	・狭幅員区間の解消
㊲	（県）玄海田島福間線	60	県					0	低							○	1	低	・狭幅員区間の解消
㊳	（県）玄海田島福間線	30	県					0	低	○	○		○			○	4	中	・狭幅員区間の解消
合計		25,200																	

※災害リスク：道路冠水危険箇所のみを対象に評価。橋梁健全度Ⅲは5年以内に措置することが基本であり評価対象外として取り扱った。

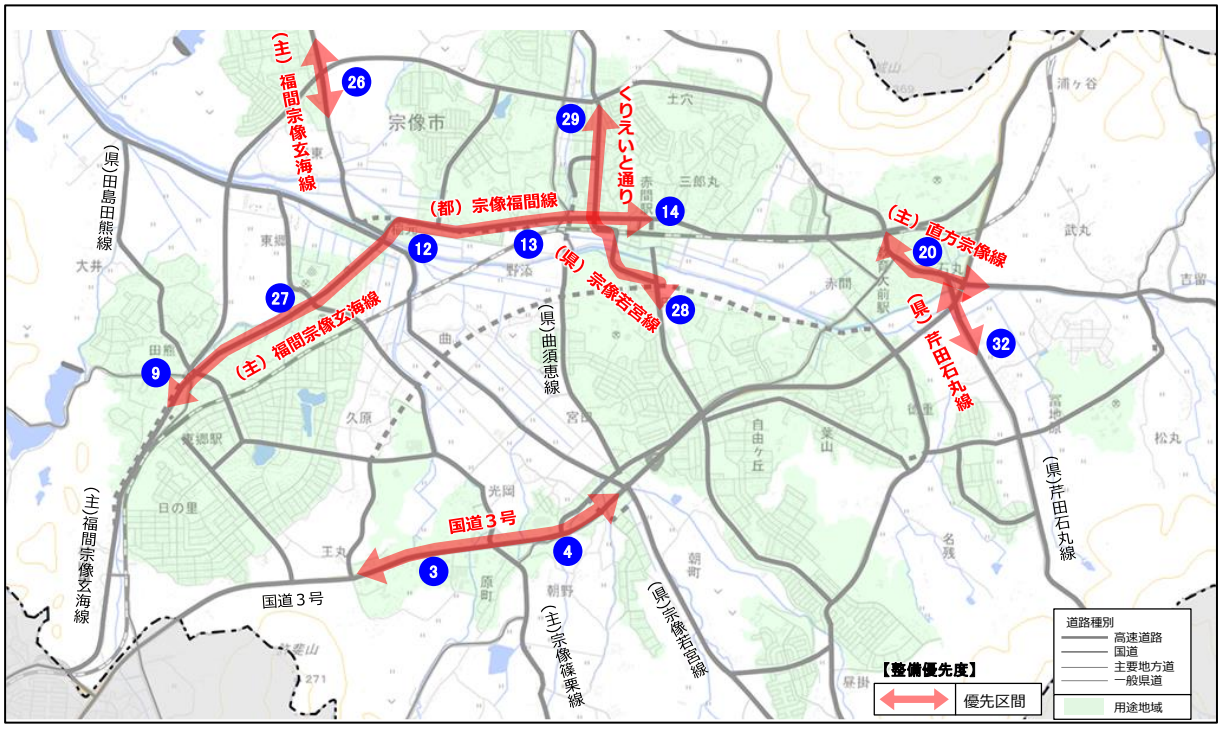
（4）整備優先区間の設定

評価の結果、「緊急度」「寄与度」がともに高い12区間を「整備優先区間」（今後10年間で優先的に整備に取り組む区間）として選定しました。

【整備優先度評価】



【整備優先度が高い区間】



6-1-3. 整備優先区間のアクションプラン

（1）考え方

①既定計画での対応が可能な区間

既定の都市計画道路が整備優先区間の交通課題改善に寄与することが期待される場合は、対応する都市計画道路の整備推進を図ります。

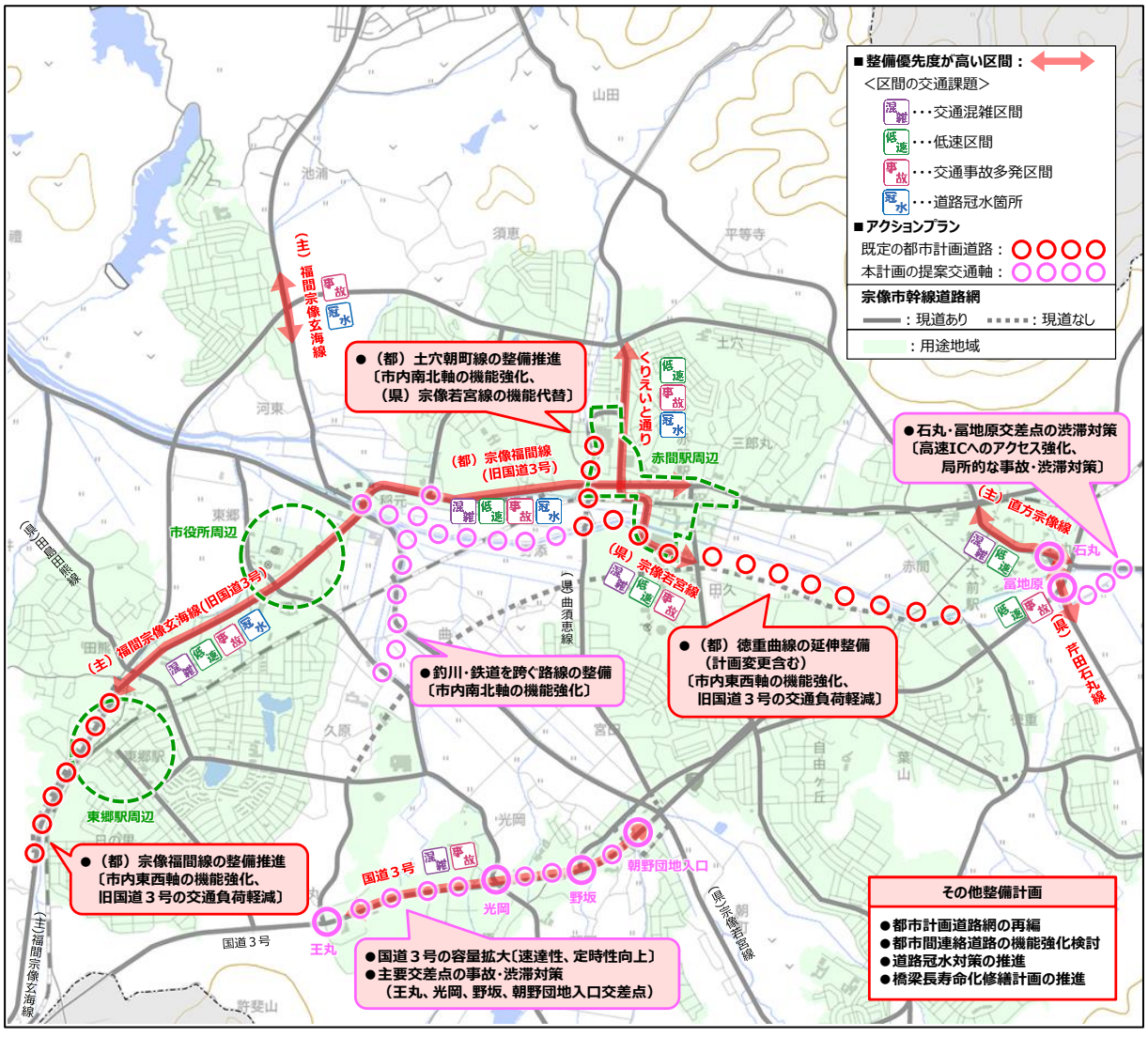
②既定計画での対応が困難な区間

整備優先区間と対応する既定の都市計画道路がない場合は、ETC2.0プローブデータを活用して、整備優先区間の利用交通特性を分析した上で、交通課題の改善が期待できる交通軸を本計画のアクションプランとして提案します。

ただし、提案する交通軸については、具体的のルートを示すものではなく、今後、事業の必要性や費用対効果を含めた事業効果、事業実施環境などを総合的に評価・精査していく予定です。

（2）整備優先区間のアクションプラン

「道路ネットワークの高質化」に向けて、今後10年間で優先的に整備に取り組む区間のアクションプランを設定しました。



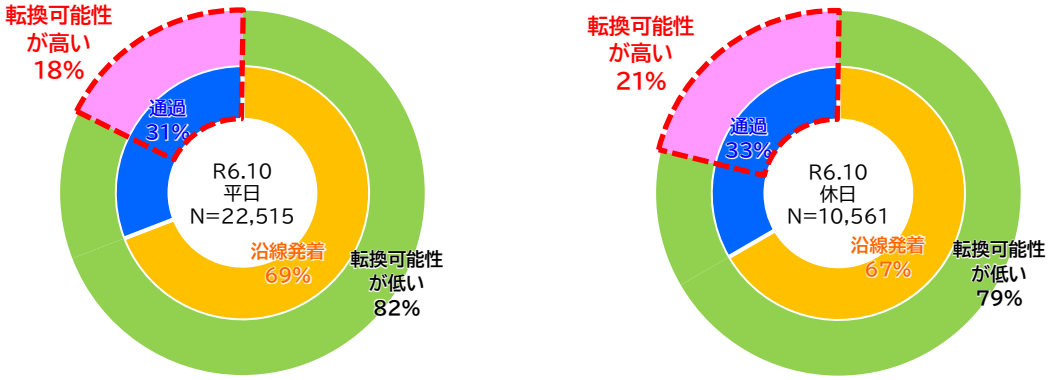
（3）提案交通軸の有効性確認〔ETC2.0プローブデータに基づく分析結果〕

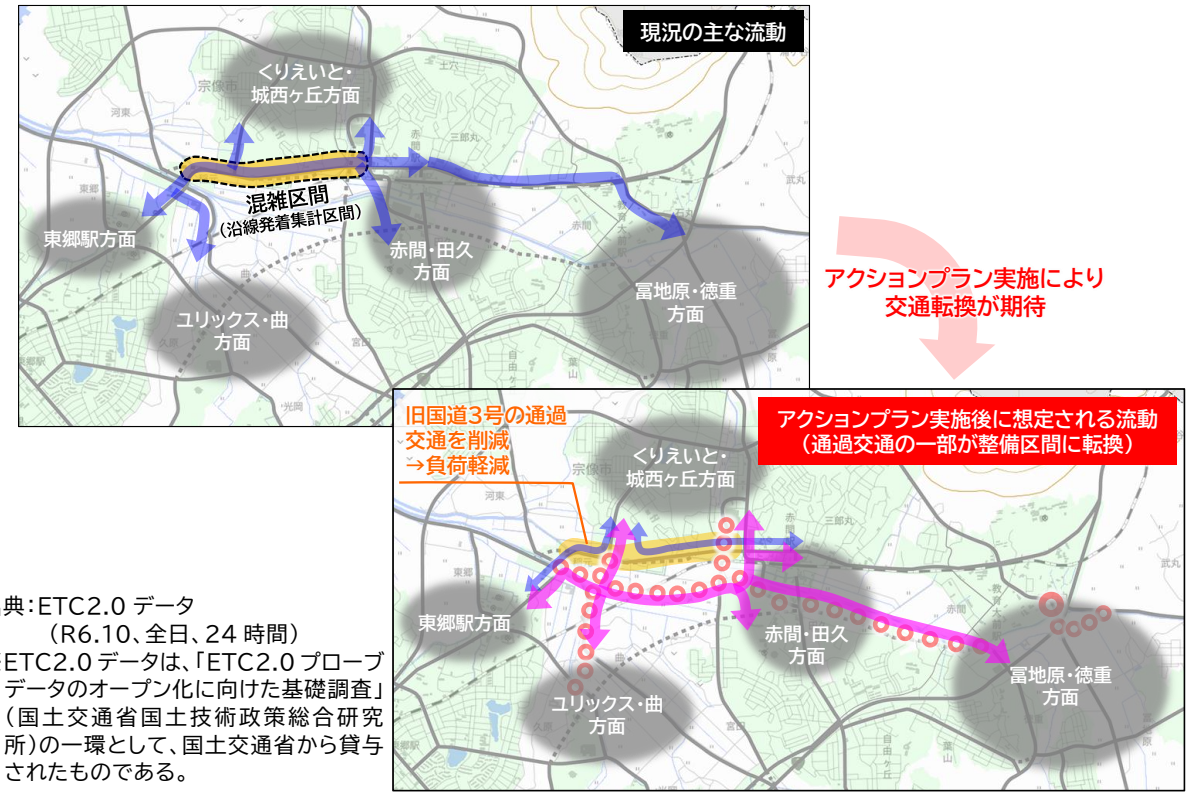
1）（都）徳重曲線の延伸＋釣川・鉄道を跨ぐ路線の整備

東郷橋付近～くりえいと付近を利用する交通のうち、約7割は沿線発着交通、約3割は通過交通で構成されています。また、旧国道3号からの交通転換が期待できない交通は、沿線発着交通と一部の通過交通を合わせると全体の約8割に相当します。そのため、当該区間の交通混雑緩和を図るためには、現道を拡幅することが非常に有用と考えられます。

ただし、旧国道3号は密集した市街地内を通過しており、事業実施面において現道拡幅は非常に困難です。したがって、本計画では、通過交通の効果的な転換を促すために、旧国道3号と並行する（都）徳重曲線の整備延伸ならびに旧国道3号と接続する南北軸の整備を提案します。なお、これら提案軸の整備を行うことで、通過交通の中でも東郷駅方面～くりえいと・城西ヶ丘方面、赤間・田久方面等の交通転換（約2割）が図られ、旧国道3号の交通負荷軽減が期待できます。

【東郷橋付近～くりえいと付近利用交通の流動内訳】





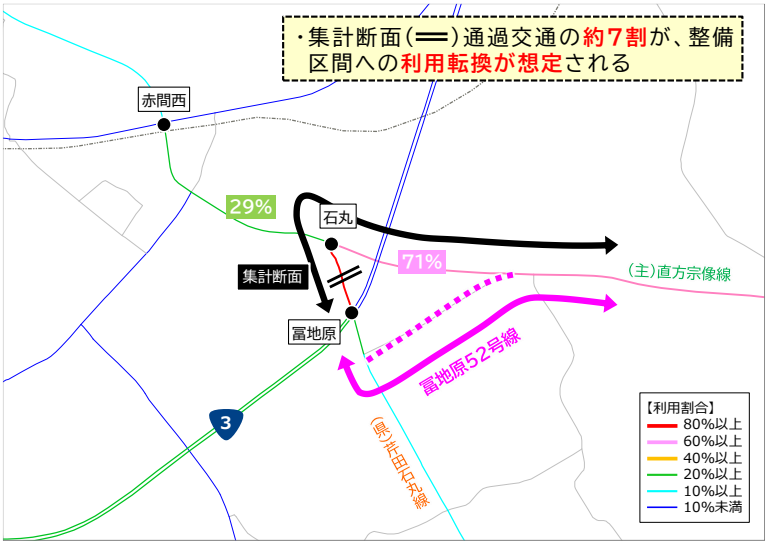
出典：ETC2.0 データ
（R6.10、全日、24 時間）
※ETC2.0 データは、「ETC2.0 プローブデータのオープン化に向けた基礎調査」（国土交通省国土技術政策総合研究所）の一環として、国土交通省から貸与されたものである。

2)石丸・冨地原交差点の渋滞対策

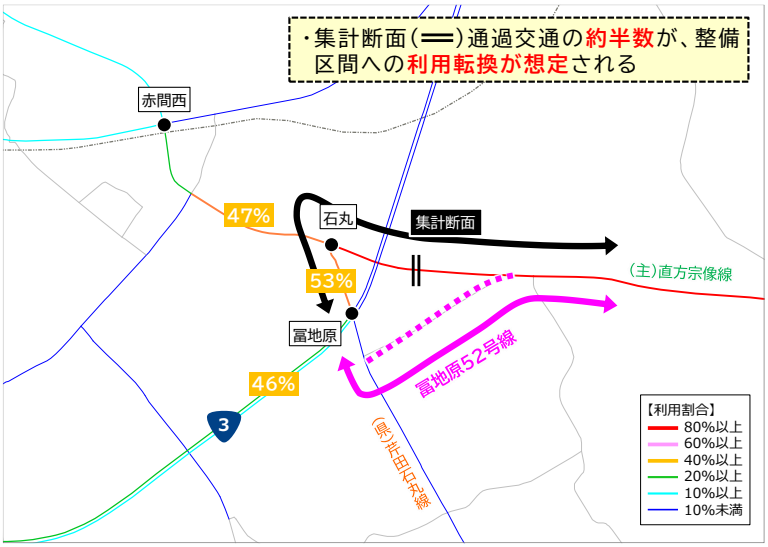
石丸～冨地原間を通過する交通の約7割は、(主)直方宗像線を利用して直方方面に向かう交通です。また、石丸交差点以東を通過する交通の半数以上も冨地原交差点に向かう交通であり、国道3号～冨地原交差点～石丸交差点～(主)直方宗像線を利用するクランク流動が非常に多いことが確認できました。

そのため、このクランク流動を解消し、石丸・冨地原交差点の交通渋滞軽減を図るために、(市)冨地原52号線の整備推進を提案します。

【石丸～冨地原交差点間を通過する交通の内訳】



【石丸交差点以東を通過する交通の内訳】



出典:ETC2.0 データ(R6.10、平日のみ、24 時間)
※ETC2.0 データは、「ETC2.0 プローブデータのオープン化に向けた基礎調査」(国土交通省国土技術政策総合研究所)の一環として、国土交通省から貸与されたものである。

6-2. 中心拠点等の整備計画

6-2-1. 中心拠点等(エリア)の概況と課題

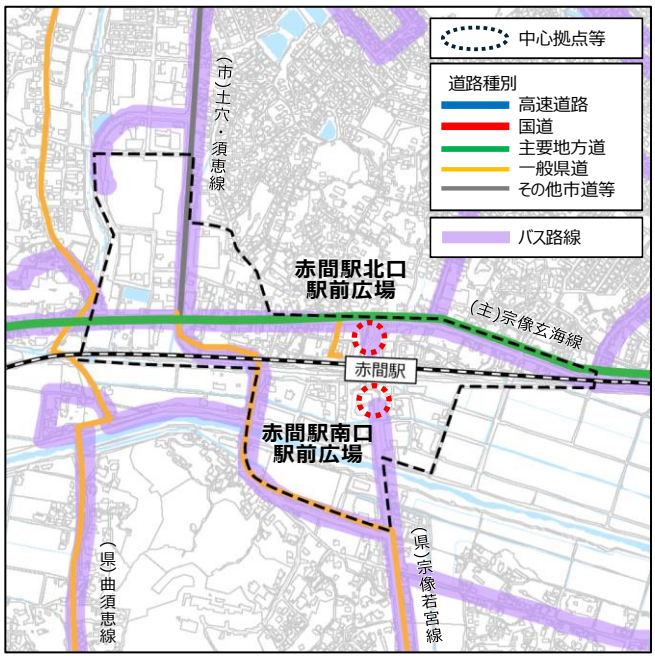
(1)赤間駅周辺

1)交通結節機能

JR赤間駅の北口・南口には、駅前広場を整備しています。

北口・南口の駅前広場はともに、バス・タクシー・自家用車等の乗り入れが可能であり、JRとの乗り継ぎを含めた交通拠点として機能しています。

【JR 赤間駅の駅前広場の位置】



【JR 赤間駅北口・南口駅前広場の交通結節機能】









【赤間駅北口駅前広場】
・バスバース、タクシーバース、タクシープール、一般車等送迎用駐車場、自転車等駐車場を整備
※バスバース・タクシーバースにはシェルター設置
・歩行空間内にベンチを設置

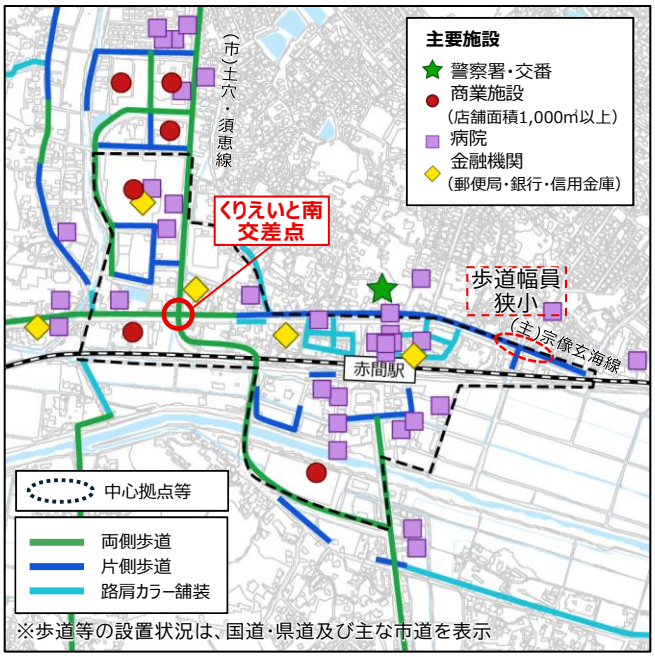
【赤間駅南口駅前広場】
・バスバース、タクシーバース、身障者用乗降バース、タクシープール、一般車等送迎用駐車場、自転車等駐車場を整備
※バスバース・タクシーバース、身障者用乗降バースにはシェルター設置

2)歩道等の設置状況

（主）宗像玄海線（旧国道3号）において、くりえいと南交差点より西側は両側歩道を有しています。一方、東側は片側歩道であり、**歩道の一部は幅員狭小区間を有しています。**

JR赤間駅の北口駅前広場周辺部では、歩道が未整備であるものの、路肩カラー舗装が整備されています。

【JR 赤間駅周辺の歩道等設置状況】



【各路線の歩道等設置状況】

（市）土穴・須恵線



（主）宗像玄海線（旧国道３号）



（県）宗像若宮線



北口駅前広場周辺



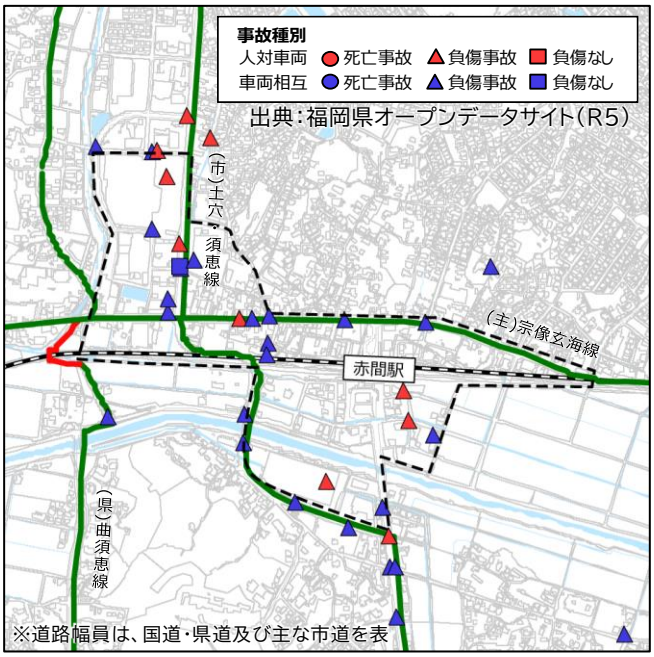
3)事故発生の状況

事故は人対車両・車両相互ともに、JR赤間駅や大型商業施設周辺で多く発生しています。

車両相互の事故は、(主)宗像玄海線(旧国道3号)及び(県)宗像若宮線等の幹線道路で主に発生しています。

また、**人対車両の事故**は、幹線道路だけでなく、**商業施設内や住宅地等の細街路での発生**がみられます。

【JR 赤間駅周辺の事故発生の状況】



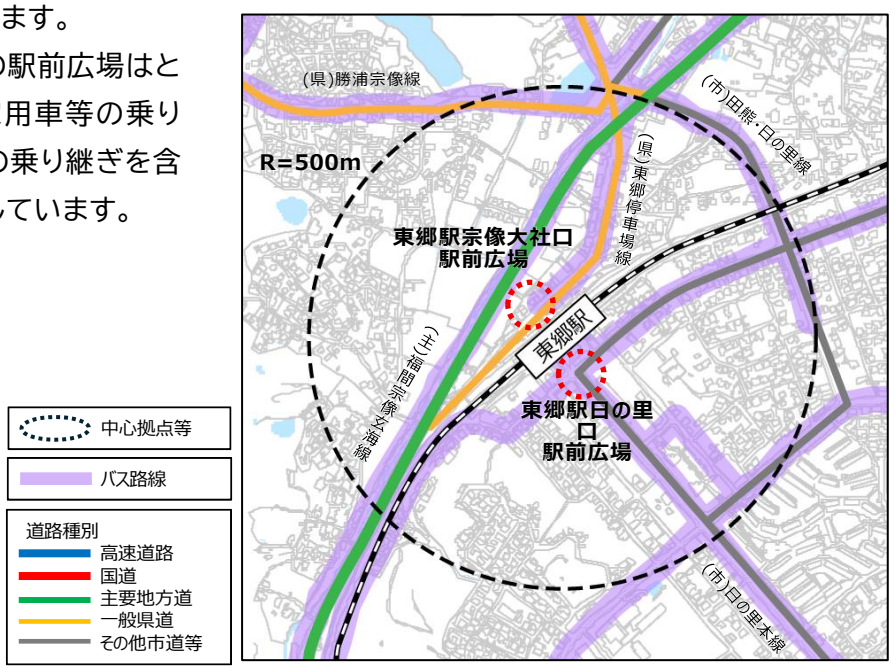
(2)東郷駅周辺

1)交通結節機能

JR東郷駅の宗像大社口・日の里口には、駅前広場を整備しています。

宗像大社口・日の里口の駅前広場はともに、バス・タクシー・自家用車等の乗り入れが可能であり、JRとの乗り継ぎを含めた交通拠点として機能しています。

【JR 東郷駅の駅前広場の位置】



【JR 東郷駅宗像大社口・日の里口駅前広場の交通結節機能】









【東郷駅宗像大社口駅前広場】
・バスバース、タクシーバース、一般車乗降バース、バスプール、タクシープール、一般車等送迎用駐車場、自転車等駐車場を整備
※バスバース・タクシーバースにはシェルター設置

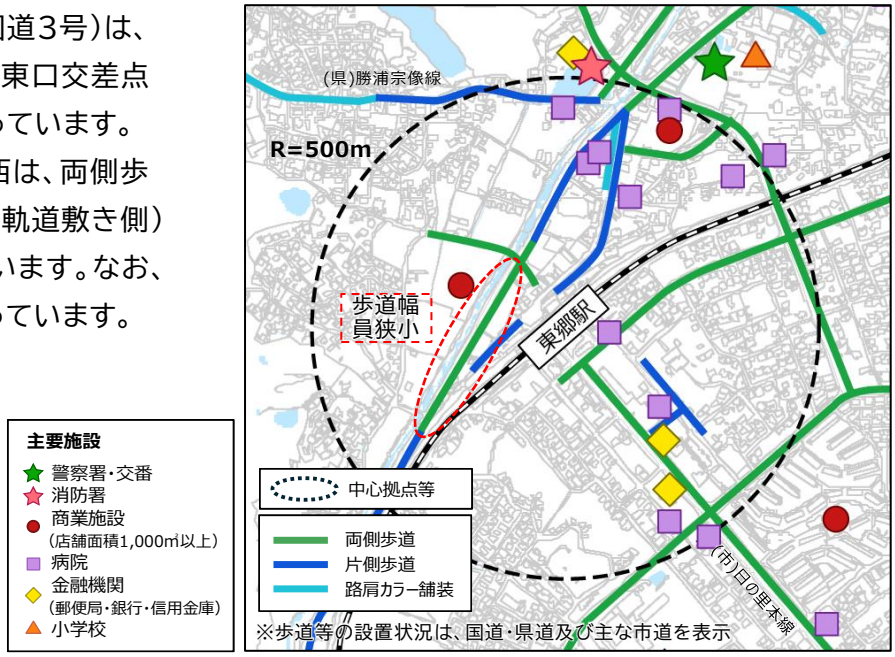
【東郷駅日の里口駅前広場】
・バスバース、タクシーバース、一般車乗降バース、タクシープール、一般車等送迎用駐車場、自転車等駐車場を整備
※バスバース・タクシーバースにはシェルター設置

2)歩道等の設置状況

（主)福間宗像玄海線(旧国道3号)は、東郷駅前交差点からJR東郷東口交差点までの区間で片側歩道となっています。

また、東郷駅前交差点以西は、両側歩道を有するものの、南側(JR軌道敷き側)の**<u>歩道は狭小幅員</u>**となっています。なお、さらに以西は片側歩道となっています。

【JR 東郷駅周辺の歩道等設置状況】



【各路線の歩道等設置状況】

（主)福間宗像玄海線(旧国道３号)



（主)福間宗像玄海線(旧国道３号)



（主)福間宗像玄海線(旧国道３号)



（市）日の里本線

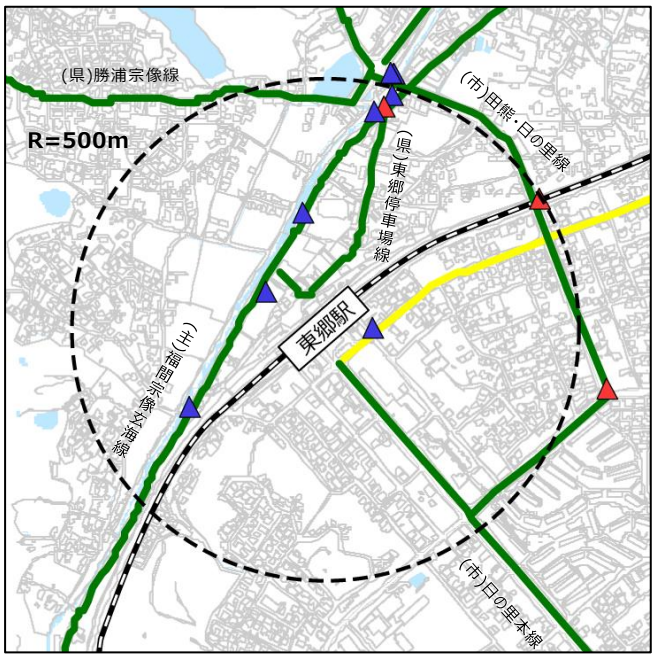


3)事故発生の状況

車両相互の事故は、(主)福間宗像玄海線(旧国道3号)で主に発生しています。

人対車両の事故は、発生が少ないものの、**(主)福間宗像玄海線(旧国道3号)及び住宅地等の市街地内で発生**しています。

【JR 東郷駅周辺の事故発生の状況】



中心拠点等

道路幅員
- 15m以上
- 6m以上15m未満
- 4m以上6m未満
- 4m未満

※道路幅員は、国道・県道及び主な市道を表示

事故種別

人対車両	●死亡事故	▲負傷事故	■負傷なし
車両相互	●死亡事故	▲負傷事故	■負傷なし

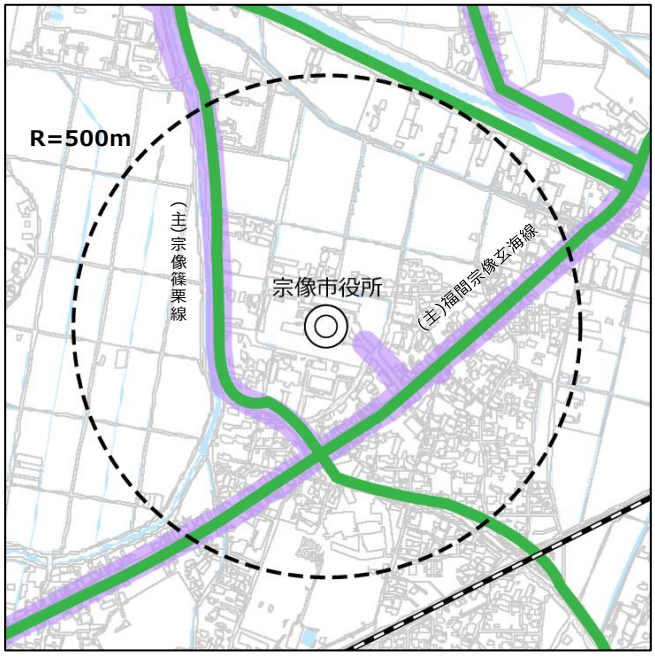
出典:福岡県オープンデータサイト(R5)

(3)市役所周辺

1)交通結節機能

宗像市役所周辺では、市役所玄関前の宗像市役所バス停に加えて、(主)福間宗像玄海線(旧国道3号)沿いの宗像市役所前バス停が整備され、路線別のバス相互の乗り継ぎを含めた交通拠点として機能しています。

【宗像市役所の位置】



【宗像市役所周辺の交通結節機能】



【宗像市役所バス停(ふれあいバス)】
・バスバース

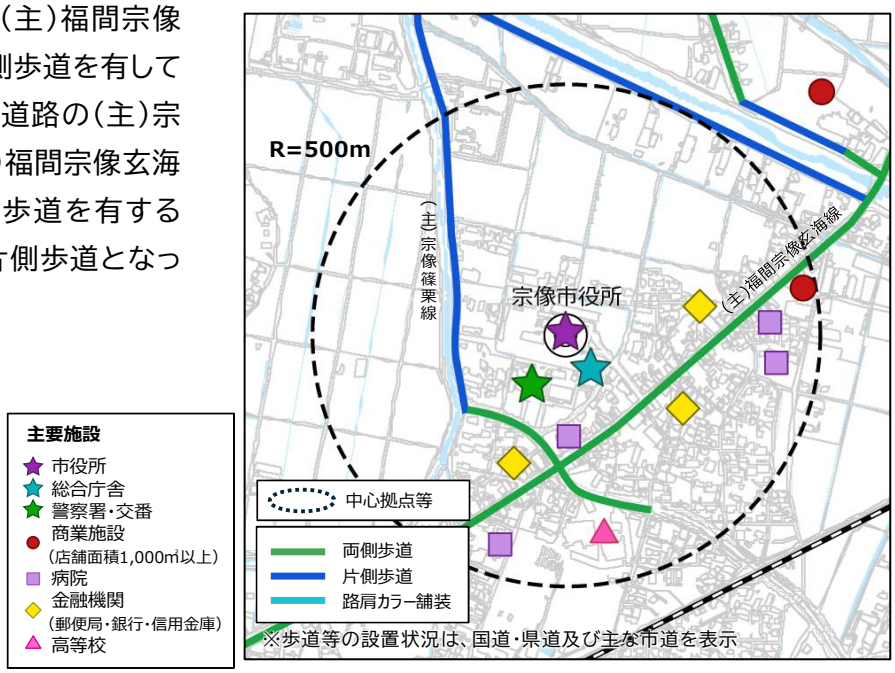


【宗像市役所前バス停】

2)歩道等の設置状況

宗像市役所に接続する(主)福間宗像玄海線(旧国道3号)は両側歩道を有しています。なお、市役所周辺道路の(主)宗像篠栗線においては、(主)福間宗像玄海線と交差する区間は両側歩道を有するものの、河川沿い区間は片側歩道となっています。

【宗像市役所周辺の歩道等設置状況】



【各路線の歩道等設置状況】

(主)福間宗像玄海線(旧国道３号)



(主) 宗像篠栗線



(主)福間宗像玄海線(旧国道３号)



(主) 宗像篠栗線

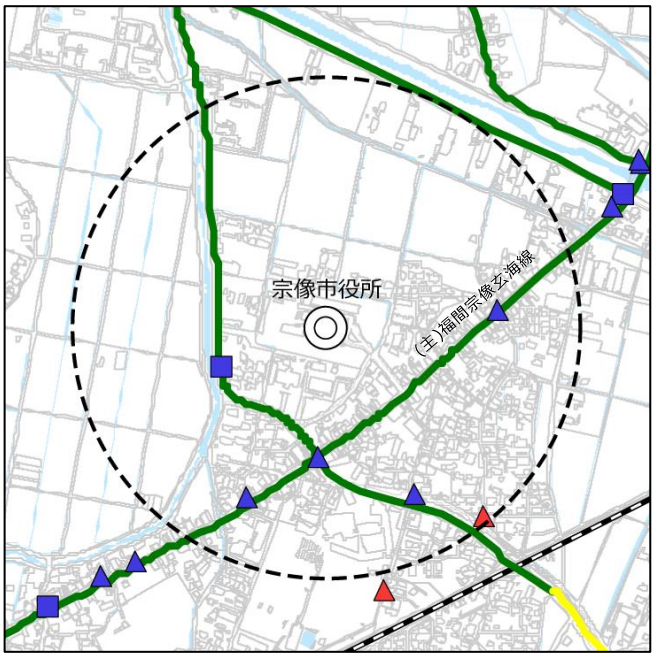


3)事故発生の状況

車両相互の事故は、(主)福間宗像玄海線(旧国道3号)及び(主)宗像篠栗線で主に発生しています。

人対車両の事故は、幹線道路での発生がみられず、**住宅地等の市街地内で発生**しています。

【宗像市役所周辺の事故発生の状況】



中心拠点等

道路幅員
- 15m以上
- 6m以上15m未満
- 4m以上6m未満
- 4m未満

※道路幅員は、国道・県道及び主な市道を表示

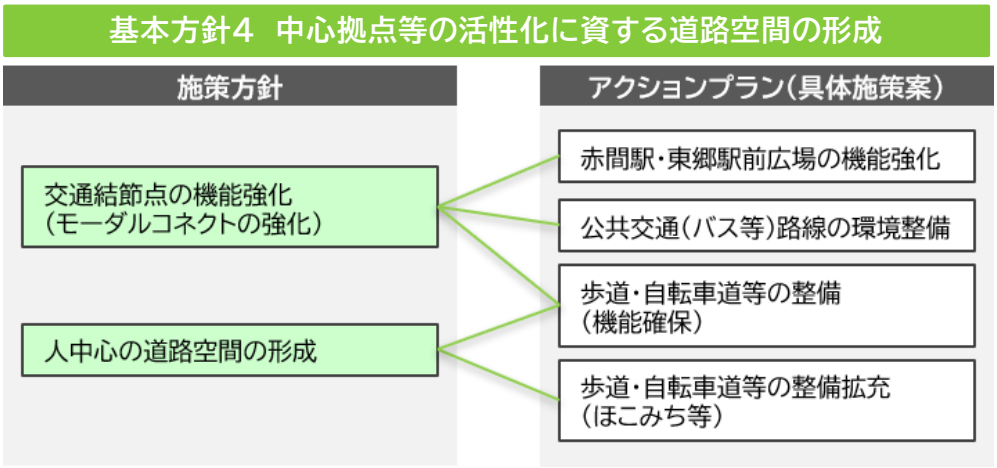
事故種別

	死亡事故	負傷事故	負傷なし
人対車両	●	▲	■
車両相互	●	▲	■

出典:福岡県オープンデータサイト(R5)

6-2-2. 整備計画

主要駅周辺などの中心拠点等において、人中心のウォーカブルな空間への再配分とスムーズな交通結節の両立に向けて、基本方針に基づく施策を展開します。



【人中心の道路空間の形成イメージ】

＜JR赤間駅北口＞



＜JR赤間駅南口＞



※この画像は現況写真（令和 8 年 5 月撮影）を基に AI を用いて生成・加工したイメージ図です。

コラム　中心拠点等における人中心の道路空間の形成に関する制度

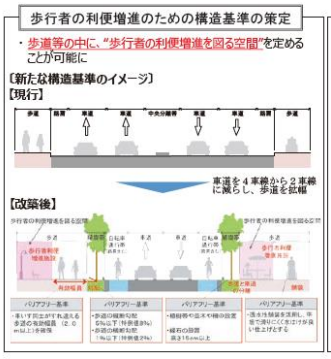
・歩行者中心の賑わいある道路空間を創出する歩行者利便増進道路（ほこみち）制度が令和2年に創設され、滞在快適性等向上区域（まちなかウォーカブル区域）との併用により、官民一体で取り組む「居心地が良く歩きたくなる」空間の創出が期待されます。

・道路への新しいニーズが高まる中、人中心によるまちなかに向けた交通環境づくりが求められます。

【ストリートの活用に関する制度】

根拠法	都市再生特別措置法	道路法
制度名称	**滞在快適性等向上区域 （通称：まちなかウォーカブル区域）**	**歩行者利便増進道路 （通称：ほこみち）**
制度種別	都市再生整備計画にて区域の指定	道路の指定
創設年	令和２年	令和２年
概要	・都市再生整備計画の区域内で市町村が指定する区域 ・まちなかにおける**「居心地が良く歩きたくなる」空間づくり**を促進するための整備などを**重点的に行う必要がある区域**として定める	・賑わいある歩行者中心の道路空間を構築するため、**歩道等の中に、“歩行者の利便増進を図る空間”**を定めることができ、道路空間を活用する際に必要となる道路占用許可が柔軟に認められるほか、長期の道路占用が可能







出典：ストリートデザインガイドライン（国土交通省 都市局・道路局／令和３年５月）

第7章　道路整備のあり方・留意点

7-1. 地域公共交通計画を支援する施策

誰もが円滑かつ快適に移動できる社会の実現に向けて、地域公共交通の要であるバス交通の利便性及び安全性の向上ならびにバリアフリー化を強力に推進します。

≪施策①：バス停留所への対応≫

・バスの円滑な運行と一般交通の安全性を両立させるため、道路特性や交通量、幅員、路上駐車の状況等に応じて、最適な構造形式のバス停留所を柔軟に配置・整備します。

＜バス停留所の構造＞

―バスベイ型―

・歩道に切り込みを入れてバスの停留所を設けるものであり、**後続車の追越しを容易**にさせることができる。

・ただし、切り込みの形状や周辺の路上駐車の状況によっては停留所に正着することが困難となることから、バスの正着が容易となるような切り込みの形状とすることが望ましい。

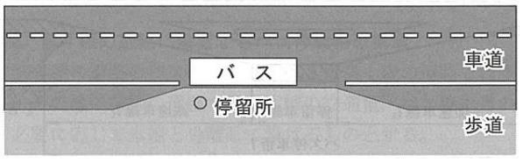


【バスベイ型の例】

―テラス型―

・歩道側（路肩、停車帯、または車道）に張り出して停留所を設けるものであり、**歩道の有効幅員を狭めることなく、路上に車両等が駐停車している場合にも停留所への正着を容易**にさせることができる。

・ただし、広い路肩や停車帯を持たない道路では適用が困難であり、また、適用された場所においても遠方（特に夜間）から設置が判断できるよう安全対策に留意する必要がある

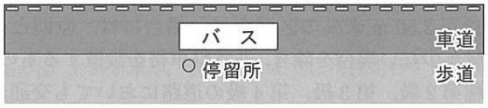


【テラス型の例】

―ストレート型―

・**歩道の幅員を変えることなく歩道内に停留所を設ける**ものであり、道路の全幅員に余裕がなく歩道に切り込みを入れて停車帯を設けることができない場合に設けるものである。

・ただし、後続車に影響を与える、または、駐車車両などが停車している場合には停留所への正着が困難である



【ストレート型の例】

出典：道路構造令の解説と運用（公益社団法人日本道路協会/令和３年３月）

≪施策②：バス車両・バス停留所のシームレスなバリアフリー化≫

・すべての利用者がストレスなく安全に乗降できるよう、ハード・ソフト両面から移動の段差（垂直・水平のギャップ）を解消します。

【バス車両の段差改善例】



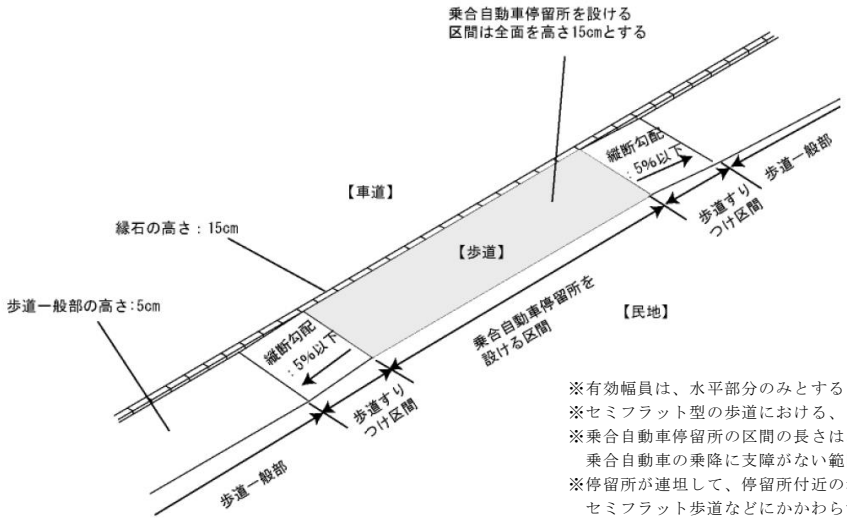
出典：東京都交通局

【バス正着への工夫（バリアレス縁石）例】



出典：新潟市

【バス停での歩道の構造（高さ）の例】



※有効幅員は、水平部分のみとするものとする。
※セミフラット型の歩道における、ストレート型での整備例。
※乗合自動車停留所の区間の長さは、歩行者の滞留人数を考慮して乗合自動車の乗降に支障がない範囲を 15cm に嵩上げするものとする。
※停留所が連坦して、停留所付近の歩道が波打ち状になる場合は、セミフラット歩道などにかかわらず歩道を嵩上げするものとする。

出典：道路の移動等円滑化に関するガイドライン（国土交通省道路局/令和 6 年 1 月）

≪施策③：バス停留所における快適な待合空間の確保≫

・天候に左右されず、誰もが安心してバスを待つことができるよう、地域の特性や空間の制約に応じた快適な待合環境を形成します。

【上屋の設置例】



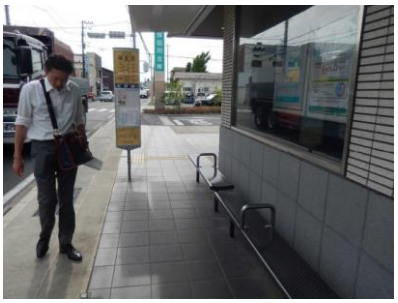
出典：町田市

【風よけの設置例】



出典：国土交通省

【近隣施設（沿道建物の軒先）の活用例】



出典：国土交通省

7-2. 生活道路における安全性確保に向けた施策

生活道路においては、命を守ることを最優先に、車両の「速度抑制」と「通過交通の進入抑制」を軸とした各種施策を適切に実施します。

【歩行者等への安全性確保に向けた施策メニュー(案)】

① 物理的デバイスの設置

・速度抑制や通過交通の進入抑制のために物理的デバイスを設置



出典:国土交通省

② 路側帯カラー舗装化

・ドライバーに対する歩行空間の存在の認識

●対策前



●対策後



出典:警察庁

③ 交差点内カラー舗装化

・ドライバーに対する交差点への注意喚起

●対策前



●対策後



出典:国土交通省

④	ブロック系舗装

・狭あい道路における車両への速度抑制・進入抑制



出典：国土交通省

⑤	歩道設置

・歩行者と車両を分離し、安全な歩行空間を確保

●対策前　　●対策後



出典：国土交通省

<歩道構造形式について>

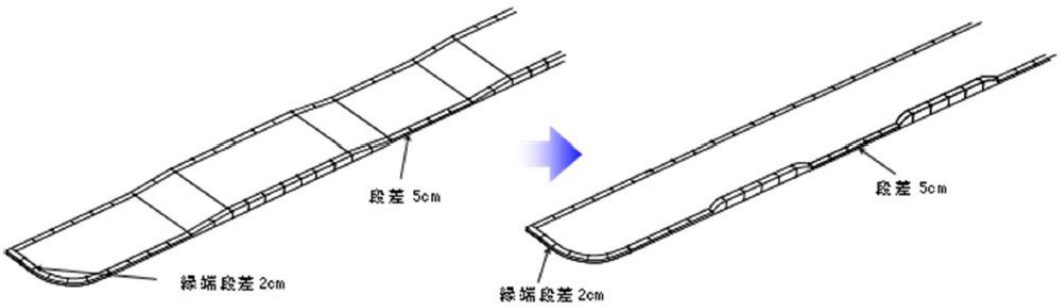
―定義―

フラット　　：歩道等面と車道等面の高さが同一で、縁石により歩道と車道を分離する歩道構造

セミフラット　：歩道等面が車道等面より高く、縁石天端の高さが歩道等面より高い歩道構造

マウントアップ：歩道等面と車道等面の高さが同一である歩道構造

―歩道の高さを 5cmとして波打ちを解消したイメージ―



注）横断歩道接続部等に設置する縁石の構造により、歩道すりつけ区間が発生する場合もある

出典：道路の移動等円滑化に関するガイドライン（国土交通省道路局/令和６年１月）

⑥ 自転車通行空間の確保

・幹線道路や主要な生活道路への自転車道や自転車専用通行帯等の設置

●対策前



●対策後



出典：国土交通省

⑦ 防護柵の設置

・歩行者の安全性の確保に向けた、歩行者の車道はみ出しや乱横断の防止

●対策前



●対策後



出典：国土交通省

⑧ 外側線の高輝度化

・路側帯の明確化

●対策前



●対策後



出典：国土交通省

⑨ 側溝の改修

・側溝への溝蓋設置による歩行空間の確保

●対策前



●対策後



出典：国土交通省

⑩ 道路反射鏡の設置

・カーブ区間や見通しの悪い交差点に設置

●対策前



●対策後



出典：国土交通省

⑪ 平坦な歩行空間の確保

・不陸を有する歩行空間を平坦にすることで、歩きやすい安全な歩行空間を形成

●対策前



●対策後



出典：神戸市

⑫ ランブルストリップスの整備

・視覚障害者の誘導や車両の車線逸脱防止を図るよう、路側帯等、舗装表面を一定間隔に切削して溝を配置



出典：国土交通省

⑬ 住民参加による安全点検

・ワークショップ等の住民参加によるヒヤリマップの作成及び対策案の検討





出典：国土交通省

⑭	自治会等によるボランティア活動

・自治会等の地域活動による事故や犯罪の抑制を目的とした活動実施



出典：警察庁

⑮	安全教育の充実

・交通事故や犯罪・災害発生に対する学校での安全教育の実施



子ども向け交通安全教育の状況



高齢者向け交通安全教育の状況

出典：警察庁

コラム　生活道路における自動車の法定速度

令和8年9月1日から、生活道路における自動車の法定速度が60km/hから30km/hに引き下げられました。

特に道幅が狭い道路の最高速度が引き下げとなりますので、より一層、安全運転を心掛けましょう！



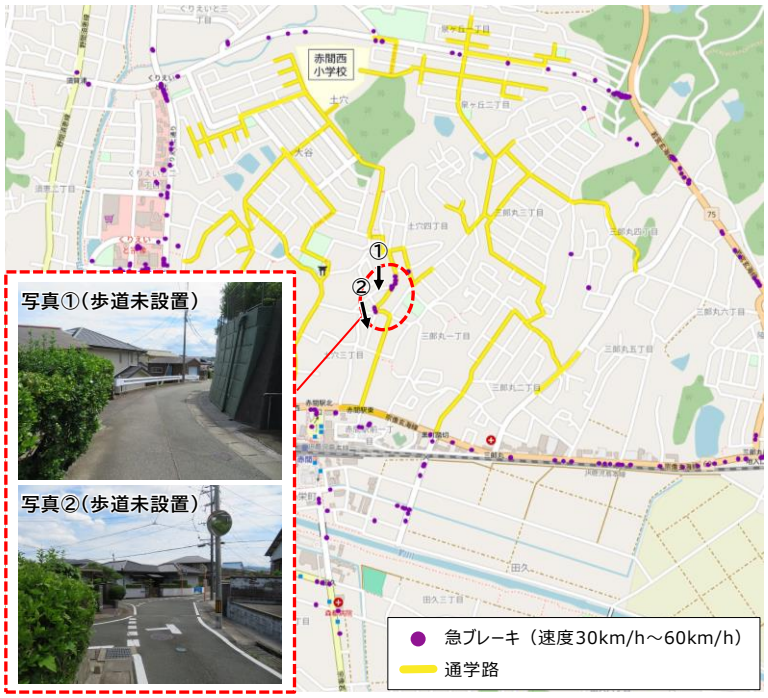
警察庁・都道府県警察



コラム　ETC2.0 データを用いた急ブレーキの発生状況

小学校の通学路においても30km/h以上と比較的速度が速い状態からの急ブレーキが発生していることが確認されました。なかには、歩道が狭い区間や未設置の区間が含まれており、学校や関係者等と一緒に、通学路をはじめとする生活道路の安全性確保に取り組んでいく必要があります。

赤間西小学校区の分析事例



日の里西小学校・日の里東小学校区の分析事例



出典：ETC2.0 データ（R6.4～R7.3）、急ブレーキ：減速度 0.3G 以下を対象
※ETC2.0 データは、「ETC2.0 プローブデータのオープン化に向けた基礎調査」（国土交通省国土技術政策総合研究所）の一環として、国土交通省から貸与されたものである。

7-3. 地域活性化や生活利便性の向上等に向けた施策

道路網は単なる移動の交通インフラに留まらず、観光振興やコンパクトシティの形成、環境負荷の低減など、地域の持続可能な成長（ウェルビーイング）を支える基盤として整備します。

≪施策①：観光資源（唐津街道むなかた）の活用≫

・地域の魅力を持続可能な形で発信し、地域経済と住民生活を両立させるよう、日本風景街道に位置づけられる「唐津街道むなかた」や宗像市歴史的風致維持向上計画に示す歴史的風致の活用を検討します。

<ちょっとよりみち　唐津街道むなかた　（抜粋）>

―風景街道の目的―

・日本風景街道は、郷土愛を育み、日本列島の魅力・美しさを発見、創出するとともに、多様な主体による協働のもと、景観、自然、歴史、文化等の地域資源を活かした国民的な原風景を創生する運動を促し、以って、地域活性化、観光振興に寄与し、これにより国土文化の再興の一助となることを目的とします。

―風景街道の運動方針―

▼方針 1『全国に運動を拡げること』

・多くの地域が日本風景街道に参画し全国各地に美しい風景を拡げるとともに地域コミュニティの再生を目指す運動

▼方針 2『多様性を確保すること』

・景観、自然、歴史、文化等の地域の資源を活かした多様な風景の形成を目指す運動

▼方針 3『さらなる質の向上を図ること』

・個性ある地域資源に磨きをかけ、そこに暮らす人々が誇りを持ち、訪れる人を魅了する、世界に対して発信できるような質の高い風景の形成を目指す運動

▼方針 4『継続的な運動とすること』

・一過性で終わることのない、息の長い運動

出典：国土交通省　日本風景街道 HP
　　唐津街道むなかた推進協議会 HP







<宗像市歴史的風致維持向上計画(宗像市/令和４年４月１日軽微な変更)（抜粋)>

―計画策定の目的―

・文化財保護行政とまちづくり行政の一層の緊密な連携により、歴史まちづくり法の制度を活用して、本市が有する歴史文化資産を活かしたまちづくりの積極的な推進を図るため、宗像市歴史的風致維持向上計画を策定するものである。

―歴史的風致の前提条件―

① 地域に固有の歴史や伝統を反映した活動が行われていること

② ①の活動が、歴史上価値の高い建造物とその周辺で行われていること

③ ①の活動と②の建造物が、一体となって良好な市街地環境を形成していること

1.宗像大社ゆかりの歴史的風致

宗像大社は沖ノ島の沖津宮、大島の中津宮、九州本土の辺津宮の三宮の総称。全国で約6,400社ある宗像三女神を祀る神社の総本社であり、航海安全だけでなく、すべての道の守護神として全国的に広く信仰を集めている。みあれ祭をはじめ、古式祭、七夕祭など年間約 40 もの祭事が行われており、その繁栄を垣間見ることができる。



みあれ祭の様子

2.宗像の浦々にみる歴史的風致

宗像地域の近海は古来より漁業資源に恵まれており、鐘崎や神湊、大島、地島では現在も多くの人々が漁業を生業としている。

これらの地域では日々の暮らしの中に豊漁と航海安全を祈り、感謝を捧げる様々な神々がいて、その信仰や風習が今も息づいている。



年中飾られる注連縄



織幡神社春季大祭

3.八所宮の御神幸祭にみる歴史的風致

吉武地区の八所宮の御神幸祭は、神社と地域の人々が一体となって里の恵みに感謝し五穀豊穣を祈る祭りであり、その周辺に広がる田園風景と農村集落のまちなみが一体となったこの地域独自の歴史的風致を形成している。



参道を進む御神幸行列

4.唐津街道赤間宿にみる歴史的風致

江戸時代に宿場町として栄えた赤間宿では、酒造りなどの生業や、赤間祇園祭やゑびす祭をはじめとする季節ごとに行われる様々な祭事も継承されており、これらの光景は唐津街道を背景として発展した宿場町の面影と当時の人々の思いの一端を伝えるものである。



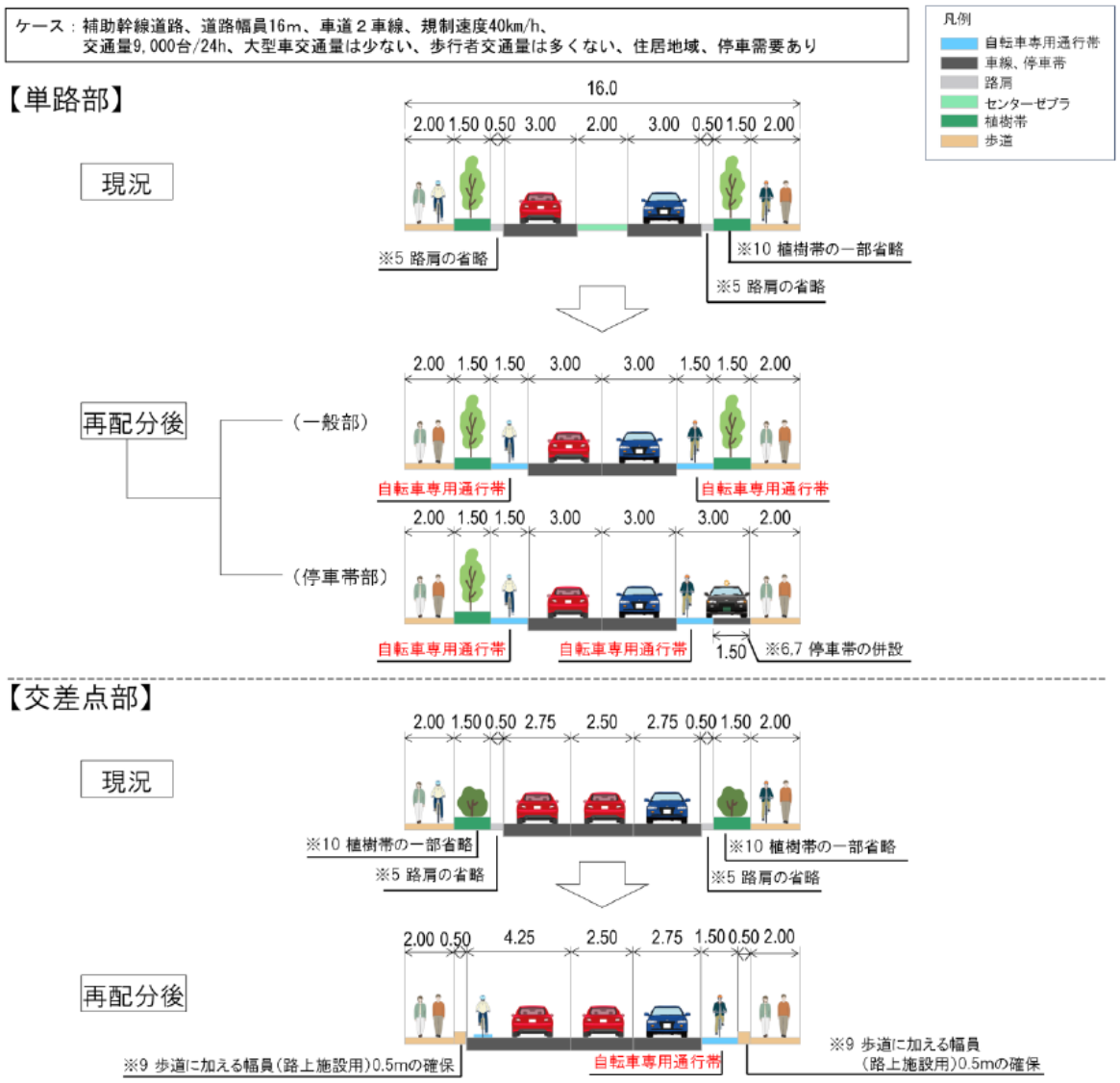
赤間ゑびす座

出典:宗像市歴史的風致維持向上計画
(宗像市/令和４年４月１日軽微な変更)

≪施策②：カーボンニュートラルと健康増進を支える自転車通行環境の整備≫

・環境負荷の低減、市民の健康増進ならびに観光地への周遊性を高めるため、安全で快適な「自転車ネットワーク」を構築します。

＜幅員 16m道路に自転車専用通行帯を整備する例＞



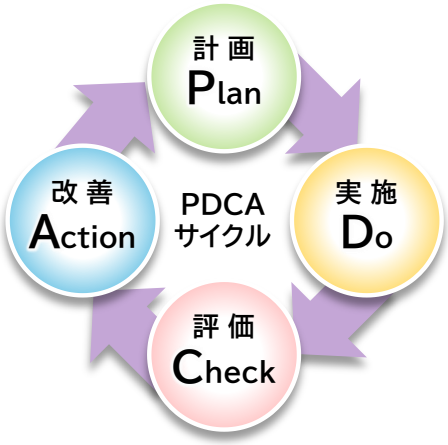
出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン
（国土交通省道路局・警察庁交通局/令和６年６月）

第8章　実現に向けて

8-1. PDCAサイクルによる進捗管理・検証

本計画の推進にあたっては、PDCAサイクルの考えに基づき、本計画に位置づけた路線の整備・検討状況、モニタリング指標や設定した方針の達成状況等を評価・検証しながら、理想とする道路ネットワークの構築を進めていきます。

また、概ね10年ごとに、社会・経済情勢や道路交通状況の変化等を踏まえて、様々な観点から計画の更新・改定を行っていきます。



8-2. モニタリングの実施

本計画の着実な推進のため、基本方針に基づいて次頁以降に示す指標を設定し、モニタリングをしていきます。

なお、「基本方針4　中心拠点等の活性化に資する道路空間の形成」については、個別のモニタリング指標は設定せず、上位・関連計画等で設定する指標や基本方針1～3のモニタリング指標に包括することとします。

8-3. 協働での計画推進

本計画の策定にあたっては、パブリック・コメント等を通じて、市民の皆さまからのご意見を伺いながら検討を進めてきました。

計画策定後においても、道路行政に対する市民の皆さまからのご意見を伺いながら取組みを進めていきます。

基本方針1 広域道路ネットワークの連携強化

福岡・北九州方面への機能強化

モニタリング指標		指標の主旨・目標の考え方	現況値		目標値
東西軸（国道3号）の連絡性	①混雑度	交通需要に対して、十分な交通容量を確保する	最大 1.00～1.25（王丸交差点付近1.21）		1.25未満
	②平均速度（国道３号八並交差点～岡垣町境間の平日平均速度）	混雑時、非混雑時とも適切なサービス水準を確保する	混雑時	【福津→岡垣方向】39.6km/h（15分） 【福津←岡垣方向】39.2km/h（15分）	40km/h以上
			非混雑時	【福津→岡垣方向】43.2km/h（14分） 【福津←岡垣方向】43.4km/h（14分）	
	③昼間８時間中の非混雑時間割合	ピーク時間帯の混雑（速度低下）は許容しつつも、日中の速度低下を可能な限り解消する ※20km/h未満を混雑とする	50%（16/32時間帯）		100%
東西軸へのアクセス性	④主な居住エリアから東西軸までのアクセス速度（平日昼間12時間の平均速度）	市内に点在する居住の中心エリアから国道３号へのアクセスにおいて、適切なサービス水準を確保する	24.5～35.7km/h		100%

筑豊方面への機能強化（南北軸の強化）

モニタリング指標		指標の主旨・目標の考え方	現況値		目標値
南北軸の連絡性	⑤平均速度（都市計画マスタープラン「南北交流軸」指定路線の平日平均速度）	混雑時、非混雑時とも適切なサービス水準を確保する	混雑時	31.5km/h	40km/h以上
			非混雑時	33.3km/h	

基本方針2 都市内ネットワークの充実

市内東西方向の移動支援（旧国道3号の強化）

モニタリング指標		指標の主旨・目標の考え方	現況値		目標値
市内東西軸の連絡性	①混雑度	交通需要に対して、十分な交通容量を確保する	最大 1.25～1.75（東郷橋付近1.65）		1.25未満
	②平均速度（東郷駅付近～城山交差点間の平日平均速度）	混雑時、非混雑時とも適切なサービス水準を確保する	混雑時	【福津→岡垣方向】21.2km/h（23分） 【福津←岡垣方向】21.5km/h（22分）	30km/h以上
			非混雑時	【福津→岡垣方向】23.9km/h（20分） 【福津←岡垣方向】23.8km/h（20分）	

分散市街地間または市内拠点への連絡強化（拠点アクセスの強化、都市の骨格道路の形成）

モニタリング指標		指標の主旨・目標の考え方	現況値	目標値
拠点へのアクセス性	③主な居住エリアから赤間駅、東郷駅までのアクセス速度（平日昼間12時間の平均速度）	市内に点在する居住の中心エリアから拠点へのアクセスにおいて、適切なサービス水準を確保する	【赤間駅】 20.9～36.0km/h 【東郷駅】 19.0～36.7km/h	40km/h以上
	④鉄道断面の交通需給比	市内南北方向の円滑な交通を確保するため、鉄道断面にて十分な交通容量を確保する	1.33	1.00未満
骨格道路の形成状況	⑤都市計画道路の整備率	都市を形成する骨格道路である都市計画道路の整備進捗を図る ※概成済は未整備扱いとする	59.8%	100%

基本方針3 災害時に備えた道路機能の確保

発災リスク箇所の予防保全とネットワークの多重性強化

モニタリング指標		指標の主旨・目標の考え方	現況値	目標値
道路ネットワークの強靭性	①道路冠水対策の進捗率（雨水管理総合計画の整備水準を満たす道路延長の割合（重点対策地区））	「宗像市雨に強いまちづくりビジョン～雨水管理総合計画～」との整合を考慮して引用	重要路線： 87% 一般路線： 94%	重要道路：100% 一般道路： 97%
	②橋梁長寿命化修繕計画の進捗率	事後保全から予防保全への転換・移行	0%（要対策7橋）	100%（要対策0橋）
	③幹線道路網における幅員5.5m未満の区間数	緊急車両の通行を考慮して最小幅員5.5m以上を確保する	5区間	0区間

コラム　モニタリング指標の目標値設定の考え方

平均速度（関連するモニタリング指標 ： 広域②④⑤、都市内②③）

「機能階層型道路ネットワーク計画のためのガイドライン（案）Ver2.0」（一般社団法人交通工学研究会/令和6年3月）における「連絡レベル・交通機能別目標旅行速度」の考え方を参考にしています。

【広域道路ネットワーク②④⑤】

本市と他市（福岡市、北九州市等）を連絡することから『**レベルⅢ（生活拠点相互）**』に相当すると考えられます。この場合の目標旅行速度（一般道路）は「40km/h～80km/h」であることから、目標値は**40km/h以上**と設定しました。

【都市内ネットワーク②】

市内の主な居住エリア相互や主要拠点（鉄道駅等）を連絡することから『**レベルⅣ（小さな拠点～生活拠点間）**』または『**レベルⅤ（集落～小さな拠点間）**』に相当すると考えられます。この場合の目標旅行速度は「30km～60km」であることから、目標値は**30km/h以上**と設定しました。

【都市内ネットワーク③】

市内の主な居住エリアと主要拠点（鉄道駅等）を連絡することから『**レベルⅣ（小さな拠点～生活拠点間）**』に相当すると考えられます。この場合の目標旅行速度は「40km～60km」であることから、目標値は**40km/h**と設定しました。

表 2.4.1 連絡レベル・交通機能別目標旅行速度(地方部)

連絡レベル ＼ 交通機能（道路階層）		移動機能					沿道出入機能
		自専道	一般道路				
		AR	BR	CR	DR	ER	F
レベルⅠ	大都市拠点領域間	◎					
レベルⅡ	高次都市拠点相互および大都市拠点間	◎	○				
レベルⅢ	生活拠点相互および高次都市拠点間	○	◎	△			
レベルⅣ	小さな拠点相互および生活拠点間 生活拠点領域内(小さな拠点間)			◎			
レベルⅤ	集落・街区相互および小さな拠点間 小さな拠点領域内(集落間)				◎		
レベルⅥ	集落内					◎	△
目標旅行速度(km/h)		80～120	60～80	40～60	30～40	～30	－

表 2.1.1　拠点階層と有する施設・領域

拠点階層		拠点施設 Facility		拠点領域 Area		拠点階層の具体例	
		略称	具体例*	略称	目安となる範囲		三大都市圏内の場合
大都市拠点	三大都市圏	MEF	のぞみ停車駅，国際空港，国行政機関(整備局等)，国際展示場，本社・支社(上場企業)など	MEA	第二環状道路内部	東京，名古屋，大阪	－
	ブロック中心都市				都市域	仙台，新潟，広島，福岡など	－
高次都市拠点	完結型	UUF	ひかり停車駅，地方空港，県庁/政令指定市役所，第三次医療施設，国公立大学，百貨店，支店(上場企業)など	UUA	市街化地域	秋田，長野，浜松，岡山，高知，熊本，など	新宿，品川，栄，梅田，難波など
	相互補完型					花巻＋奥州↔一関，松江＋米子，三島＋沼津など	－
生活拠点		LUF	快速停車駅，市・区役所，一般病院，高等学校，営業所(上場企業)，大型SC(都市部，地方部(郊外部))など	LUA	中心市街地商業集積地区	伊豆，下田，敦賀，淡路，バイパス沿線地区，など	中野，高円寺，金山，千里など
小さな拠点（地区・住区）		SMF	駅，バスターミナル，旧役場庁舎，診療所，小中学校，スーパーマーケット，JAなど	SMA	学区	旧町村，学区など	学区など
集落・街区		CMF	集会所，自治会	CMA	集落・街区	X丁目など	X丁目など

*上位の拠点は，それより下位の拠点で提供される機能(施設)を包含することを前提とする．

出典：機能階層型道路ネットワーク計画のためのガイドライン（案）Ver2.0
（一般社団法人交通工学研究会/令和 6 年 3 月）

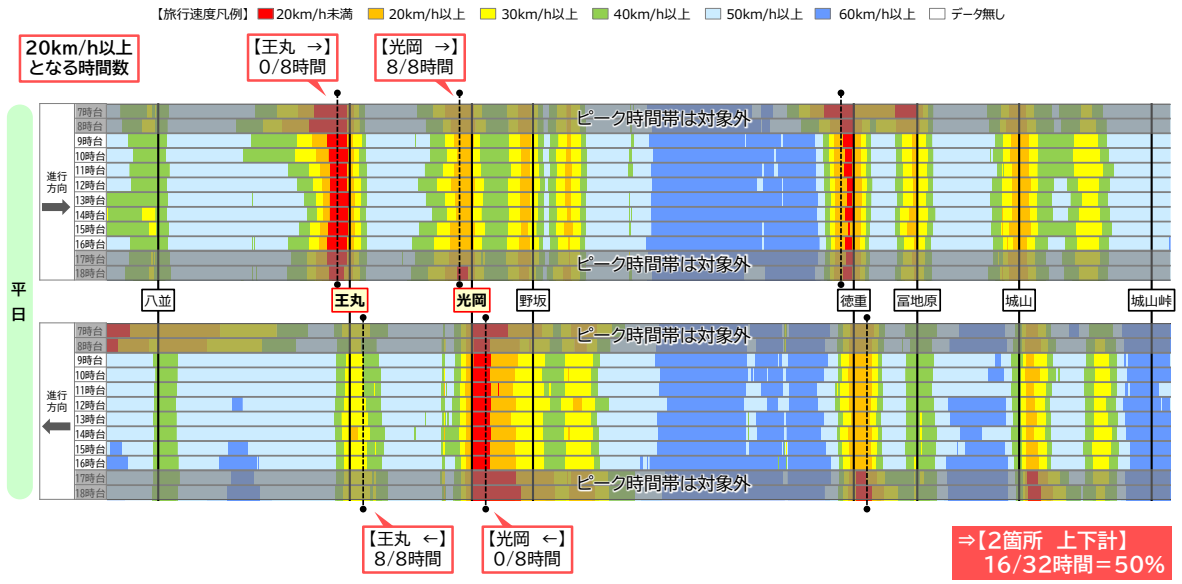
コラム　ETC2.0 データを用いた現況値の算出

昼間8時間中の非混雑時間割合（関連するモニタリング指標 ： 広域③）

国道3号の混雑交差点（王丸交差点、光岡交差点）を対象に、昼間12時間のうち、朝夕ピーク時間帯（7・8時台、17・18時台）を除く8時間（9～16時台）にて、平均速度が20km/h以上となる時間帯（非混雑時間）の割合を算出します。平均速度の集計にはETC2.0データ※を用いています。

※交差点直近は信号停止の影響を受けて速度が低下する傾向となるため、交差点から概ね100m付近の平均速度にて算出しています。

※ETC2.0データは、「ETC2.0プローブデータのオープン化に向けた基礎調査」（国土交通省国土技術政策総合研究所）の一環として、国土交通省から貸与されたものです。

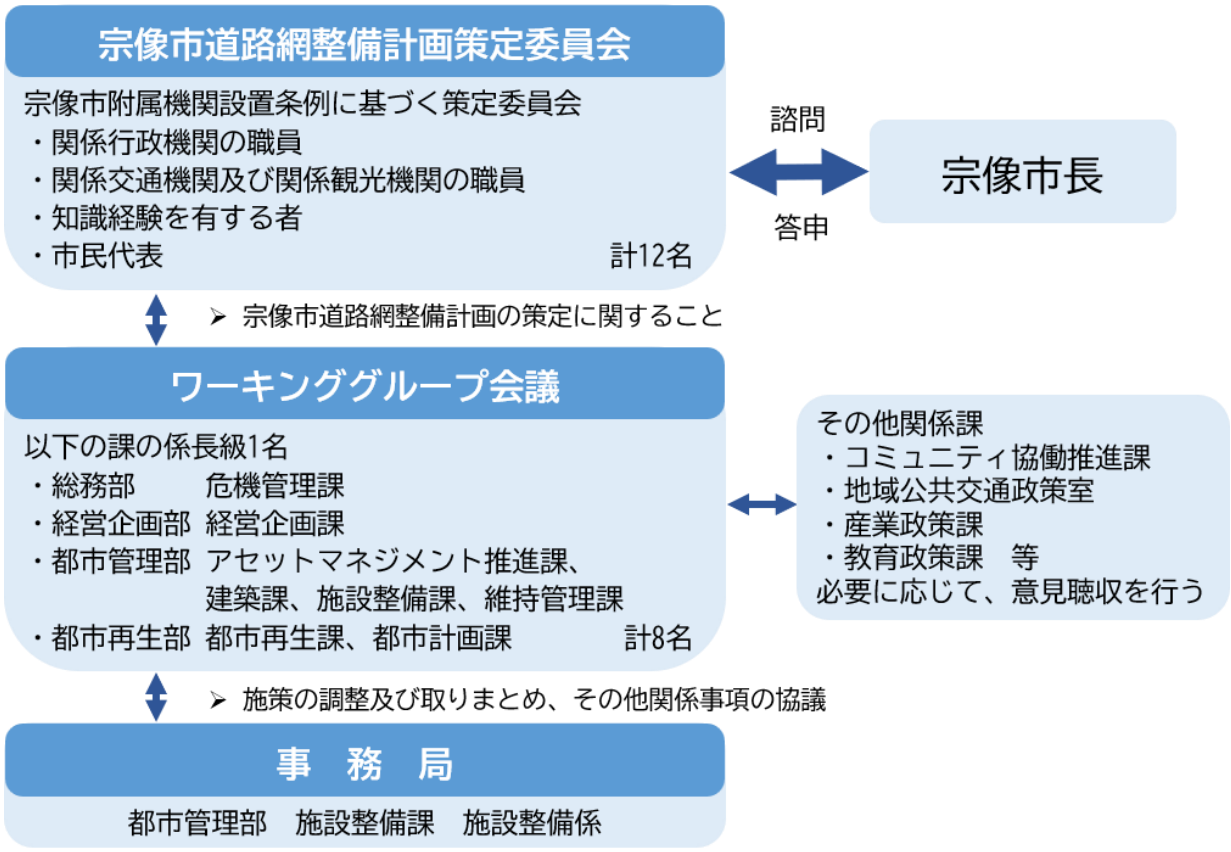


出典：ETC2.0 データ（R6.10、平日のみ、7～19 時）

参 考 資 料

1. 策定概要

1-1. 策定体制



1-2. 策定スケジュール

	令和6年度											
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
宗像市道路網整備計画策定委員会								第1回				第2回
ワーキンググループ								第1回			第2回	

	令和7年度											
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
宗像市道路網整備計画策定委員会						第3回					第4回	
ワーキンググループ					第3回						第4回	

	令和8年度											
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
宗像市道路網整備計画策定委員会			第5回				第6回					
ワーキンググループ			第5回				第6回					
パブリック・コメント				⟷								

1-3. 市民意見提出手続き（パブリック・コメント）

〇意見募集期間：令和8年7月27日（月）～令和8年8月26日（水）

〇提出意見　　：2人6件

2. 宗像市道路網整備計画策定委員会

2-1. 開催経緯

	開催日時	主な審議の内容
第1回	令和6年11月20日(水)	・策定委員会の進め方について ・前計画の概要及び評価等について ・道路網整備の方向性に係る考え方について ・実態等調査に係る考え方について
第2回	令和7年3月24日(月)	・第1回策定委員会の振り返り ・幹線道路網(案)の検討について
第3回	令和7年9月8日(月)	・第2回策定委員会の振り返り ・幹線道路網の整備計画(案)について ・中心拠点等の整備計画(案)について ・幹線道路網整備計画のモニタリング指標(案)について
第4回	令和8年2月25日(水)	・第3回策定委員会の振り返り ・ETC2.0プローブデータ集計・分析による 道路網整備計画(案)への反映について ・第三次道路網整備計画(原案)の進捗報告
第5回	令和8年6月15日(月)	・第4回策定委員会の振り返り ・ETC2.0プローブデータ集計・分析の結果報告 ・第三次宗像市道路網整備計画(原案)と パブコメ実施方針について
第6回	令和8年10月20日(火)	・パブリック・コメントの実施結果と 対応方針(案)について

2-2. 策定委員会名簿（敬称略）

選出区分	委員番号	委員氏名	所属団体及び肩書き	任期
知識経験を有する者	1	吉武　哲信	九州工業大学大学院 工学研究院　教授	R6.11.11 ～R8.11.10
	2	大枝　良直	九州大学大学院 工学研究院　准教授	R6.11.11 ～R8.11.10
	3	日髙　圭一郎	九州産業大学 建築都市工学部建築学科　教授	R6.11.11 ～R8.11.10
関係行政機関の職員	4	掛田　信男	国土交通省九州地方整備局 北九州国道事務所　所長	R6.11.11 ～R7.3.31
		上田　晴気	国土交通省九州地方整備局 北九州国道事務所　所長	R7.4.1 ～R8.11.10
	5	西　亮	福岡県建築都市部都市計画課　課長 福岡県建築都市部　副理事兼都市計画課長	R6.11.11 ～R7.3.31
		岡本　直樹	福岡県建築都市部都市計画課　課長	R8.4.1 ～R8.11.10
	6	髙橋　祥之	福岡県北九州県土整備事務所 宗像支所　支所長	R6.11.11 ～R7.3.31
		岸川　雄次	福岡県北九州県土整備事務所 宗像支所　支所長	R8.4.1 ～R8.11.10
関係交通機関及び関係観光機関の職員	7	出田　貴宏	九州旅客鉄道株式会社赤間駅　駅長	R6.11.11 ～R7.3.31
		紺屋　良治	九州旅客鉄道株式会社赤間駅　駅長	R8.4.1 ～R8.11.10
	8	品川　恭徳	一般社団法人宗像観光協会　事務局長 一般社団法人観光創造DMOむなかた　事務局長	R6.11.11 ～R8.11.10
	9	江口　正男	西鉄バス宗像株式会社　代表取締役社長	R6.11.11 ～R7.3.31
		宮本　英明	西鉄バス宗像株式会社　取締役運行部長 西日本鉄道株式会社赤間自動車営業所　所長	R7.4.1 ～R8.3.31
		脇川　俊彦	西日本鉄道株式会社赤間自動車営業所　所長	R8.4.1 ～R8.11.10
市民代表	10	合島　明美		R6.11.11 ～R8.11.10
	11	伊賀　美穂		R6.11.11 ～R8.11.10
	12	國廣　由佳		R6.11.11 ～R8.11.10

3. ワーキンググループ会議

3-1. 開催経緯

	開催日時	主な審議の内容
第1回	令和6年11月8日(金)	・今後の策定スケジュールについて ・前計画の概要・評価 及び道路交通の現状と課題について ・幹線道路網の整備方向性(案)について
第2回	令和7年2月13日(木)	・第1回策定委員会の意見等について ・第三次道路網整備計画における 幹線道路網(案)について
第3回	令和7年8月14日(木)	・第2回策定委員会の意見等について ・幹線道路網の役割や機能、 整備方針の再整理について ・幹線道路網の整備計画(案)について ・道路整備のあり方や留意点について
第4回	令和8年2月13日(金)	・第3回策定委員会の意見等について ・アクションプラン検討に向けた確認事項について
第5回	令和8年6月8日(月)	・第4回策定委員会の意見等について ・ETC2.0プローブデータ集計・分析の結果報告 ・第三次宗像市道路網整備計画(原案)と パブコメ実施方針について
第6回	令和8年10月9日(金)	・パブリック・コメントの実施結果と 対応方針(案)について

3-2. ワーキンググループ名簿

区分	所属部署及び役職
総務部	危機管理課　防災係長
経営企画部	経営企画課　企画政策係長
都市管理部	アセットマネジメント推進課　アセットマネジメント推進係長
	建築課　管理係長
	施設整備課　施設整備係長
	維持管理課　維持係長
都市再生部	都市再生課　街なか再生係長
	都市計画課　都市計画係長