

第3次宗像市 都市計画マスタープラン (素案)

令和7年 月

目 次

序章 都市計画マスタープランとは	1
序 - 1 . 意義と役割	2
第1章 本市の現況と課題	4
1 - 1 . 本市の現況	5
1 - 2 . 現況を踏まえた課題の整理	44
1 - 3 . 都市づくりを取り巻く社会潮流の整理	45
1 - 4 . 都市づくりの分野別の対応方針	46
第2章 都市づくりの目標と基本方針	47
2 - 1 . 計画改定の視点	48
2 - 2 . 都市づくりの理念と目指すべき都市像	49
2 - 3 . 将来都市構造	51
第3章 土地利用の方針	54
3 - 1 . 土地利用について	55
第4章 都市施設等の方針	61
4 - 1 . 交通施設の整備方針	63
4 - 2 . 公園・緑地等の整備方針	70
4 - 3 . その他都市基盤 の整備方針	73
第5章 都市環境形成の方針	74
5 - 1 . 都市景観形成の方針	76
5 - 2 . 環境に優しい都市づくりの方針	81
5 - 3 . 安全・安心の都市づくりの方針	83
5 - 4 . 人にやさしいまちづくりの方針	85
第6章 都市計画マスタープランの実現方策	86
6 - 1 . 重点施策とその推進	87
6 - 2 . 協働のまちづくりと推進方策	89
6 - 3 . 都市計画マスタープランの進行管理と見直し	91

序章 都市計画マスタープランとは

序 - 1 . 意義と役割

(1) 都市計画マスタープラン策定の背景と目的

都市計画マスタープランは、都市計画法第 18 条の 2 に規定する「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として、市民の意見を反映させながら、都市づくりの将来ビジョンを明確にし、その実現のための整備方針や諸施設の計画等を定めるものです。

本市は平成 17 年に宗像市国土利用計画、平成 19 年に宗像市都市計画マスタープランを策定し、都市計画区域の拡大や市街地整備等の諸施策を行いました。その後、平成 27 年 5 月に改定し、少子高齢化の進行や大規模住宅団地の老朽化など、安全で快適に暮らし続けられる生活環境の整備を推進してきました。今後は、持続可能かつ近年激甚化する災害リスクにも対応したまちづくりの推進が必要となっています。

以上の状況を踏まえ、第 2 次宗像市都市計画マスタープランの計画期間の終了に伴い、新たな都市計画に関する基本的な方針を定めることを目的とし、『第 3 次宗像市都市計画マスタープラン』を策定します。

(2) 都市計画マスタープランの役割

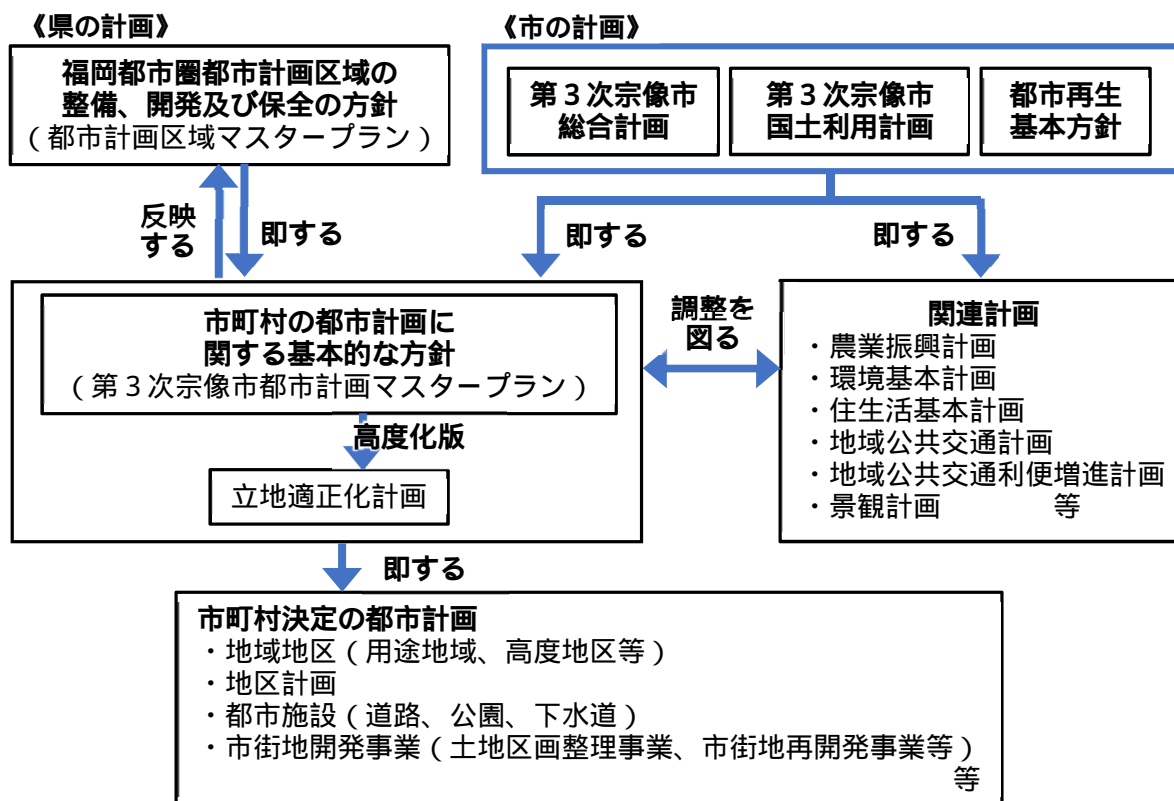
本計画は以下のような役割を担います。

都市全体の将来像を示し、都市づくりの目標を設定します。

将来像を実現するための整備方針や諸施設の計画を定めるとともに、各種計画や各種事業との整合性がとれた都市計画の総合性・一体性を確保します。

市民が、都市づくりの課題や方向性を共有し、具体的な都市計画の決定、実現が円滑に進むようにします。

【都市計画マスタープランの位置づけ】



(3) 目標年次

都市計画マスタープランは、都市計画の総合的な指針としての役割から長期的視点に立って策定する必要があるため、概ね 10 年後の令和 17 年を目標においた計画とします。

なお、上位計画である総合計画の見直しやまちづくりに関する状況に大きな変化が生じた場合は、必要に応じて見直しを図っていきます。

(4) 計画の構成

序章 都市計画マスタープランとは

本計画の見直しの背景や目的、役割、位置づけ、目標年次などを示します。

第 1 章 本市の現況と課題

都市の現況や、関連する社会潮流について整理し、課題を抽出します。

第 2 章 都市づくりの目標と基本方針

課題を踏まえた計画改定の視点や、目指すべき将来の都市構造を示します。

第 3 章 土地利用の方針

都市的空間及び自然・田園的空間における土地利用の方針を示します。

第 4 章 都市施設等の方針

交通施設、公園・緑地等、主要な都市施設等の整備方針を示します。

第 5 章 都市環境形成の方針

都市景観形成や持続可能な都市づくりなどの目標達成に向けた分野ごとの都市環境形成の目標を示します。

第 6 章 都市計画マスタープランの実現方策

市民、事業者、市の協働によるまちづくり推進についての考え方や計画の進行管理の方法について示します。

第1章 本市の現況と課題

1 - 1 . 本市の現況

(1) 沿革、歴史

1) 宗像市の沿革

福岡市と北九州市の両政令指定都市の間に位置し、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 km²です。

昭和 29 年、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）

2) 文化財・史跡など

古代には海の豪族である「海人」宗像氏が登場し、中世に入ると宗像大宮司家として朝鮮、中国との貿易に尽力しました。近世・江戸時代には福岡藩内の 1 郡となり、唐津街道沿いの宿場町を中心に栄え、その面影が赤間宿や原町の街なみに残っています。

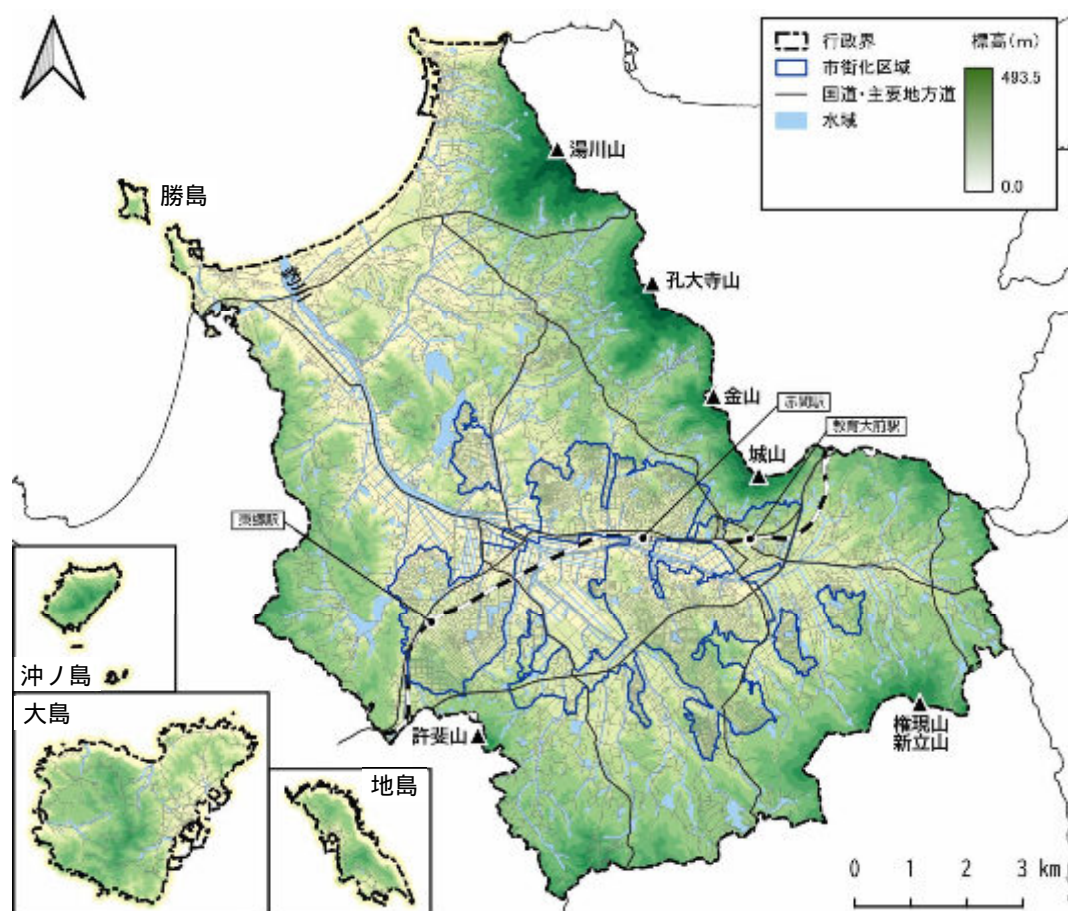
市内には、国宝に指定された沖ノ島の神宝を筆頭として、宗像大社や各地域に点在する古墳群など、歴史や風土に深く根ざした貴重な遺物や遺跡が多く存在しており、後世にも伝え続けるべき価値のある文化遺産として注目されています。

(2) 自然条件

1) 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もつ海岸や、玄界灘に大島、地島、沖ノ島、勝島があります。

【宗像市の地勢】



出典：国土地理院 基盤地図情報（R5時点）

(3) 人口動向

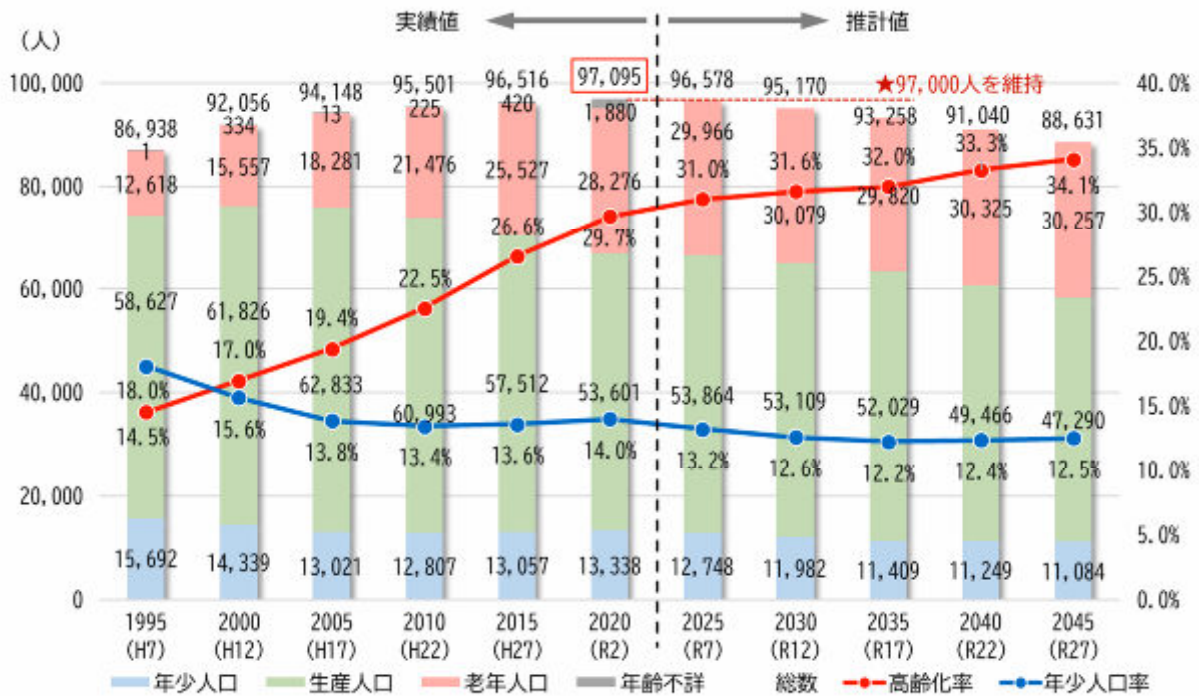
1) 人口の推移

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5千人増加しています。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%になることが見込まれています。

人口減少は労働力不足、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を想定されます。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】

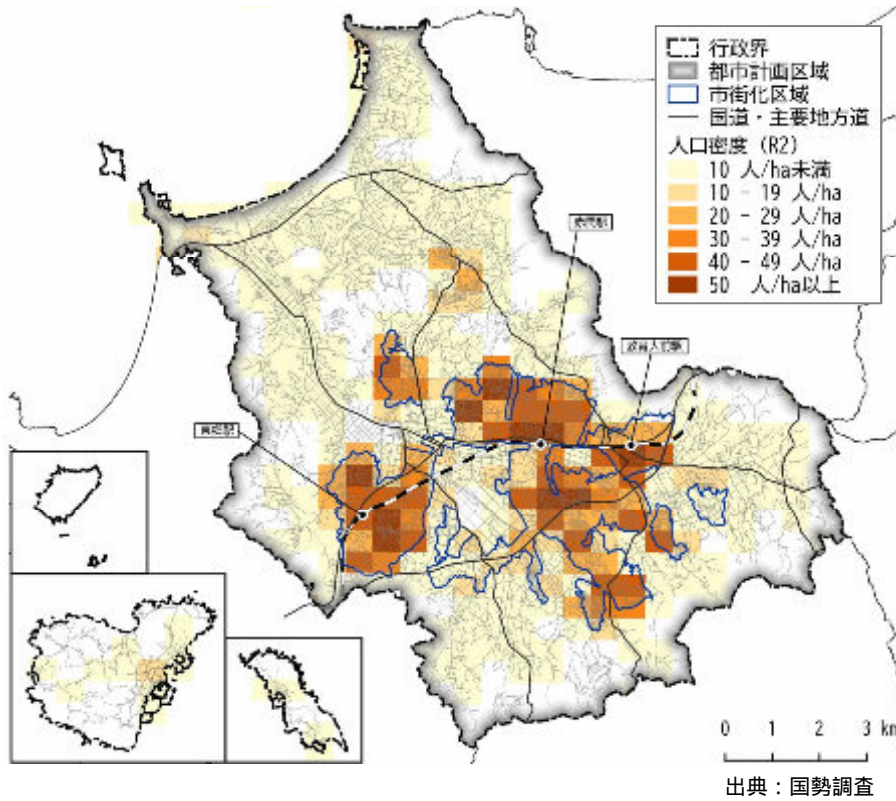


出典：H30～R2 国勢調査、R7～R27 国立社会保障・人口問題研究所

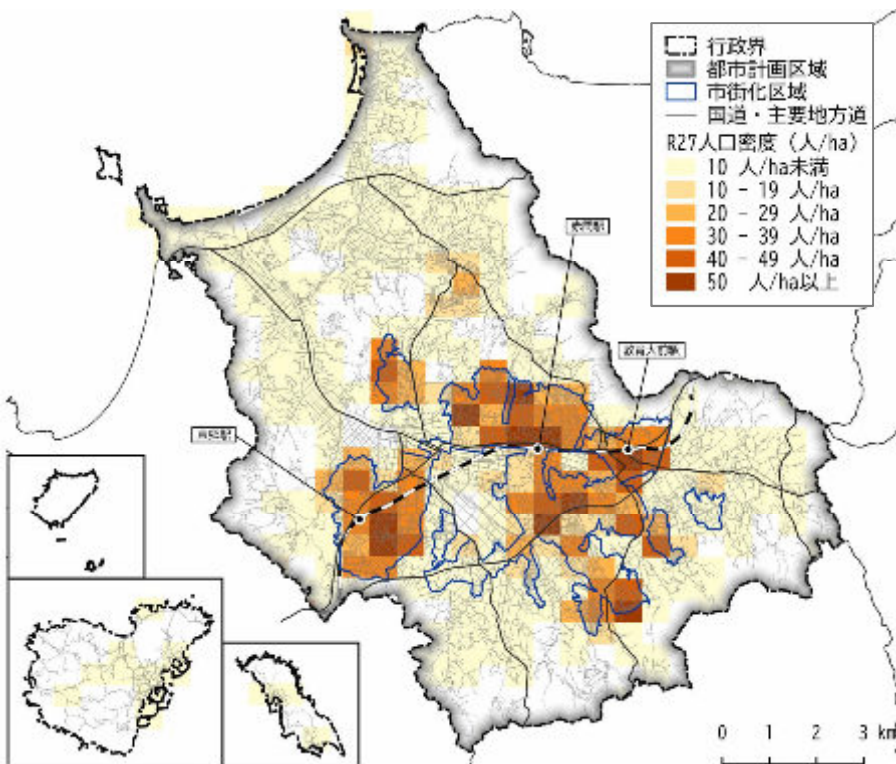
令和2年の人口密度を見ると、市街化区域内では40人/ha以上の箇所が多くありますが、市街化調整区域のほとんどの区域では10人/ha未満となっています。

令和27年においても、令和2年と同様、市街化区域においては高い人口密度を保つ見込みであり、都市機能を支える一定の人口集積が見込まれます。一方で、市街化調整区域においては低密度の状況が続くことが見込まれます。

【(令和2年)人口密度(人/ha)】



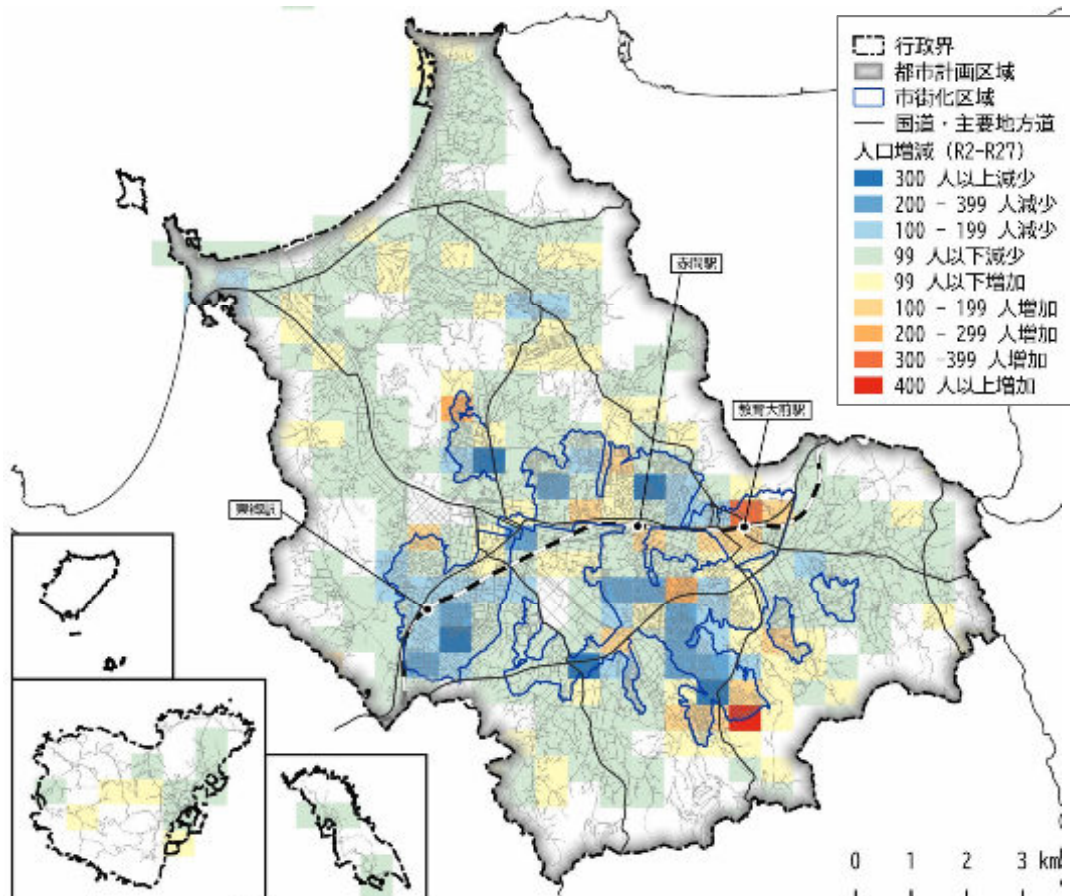
【(令和27年)人口密度(人/ha)】



出典：国立社会保障・人口問題研究所

令和2年から令和27年の人口増減を見ると、市街化区域内では200人以上の増加が見込まれる箇所もありますが、昭和40～50年代にかけて開発された住宅団地などで100人以上の減少が見込まれる箇所も複数点在しています。

【(令和2年～27年)人口増減(人/ha)】



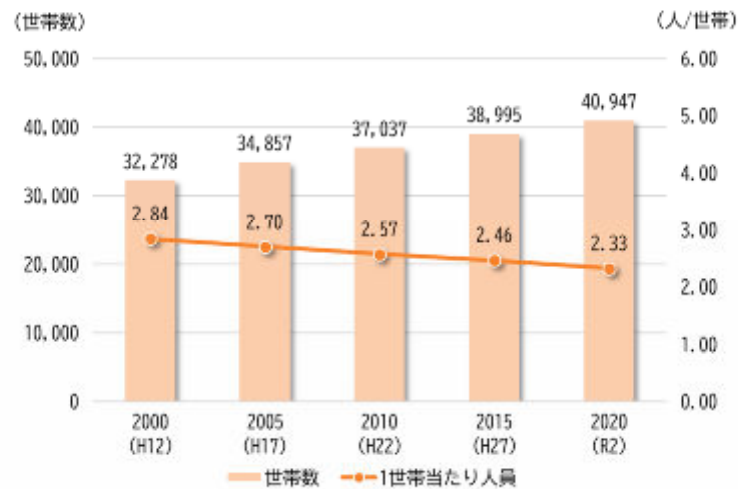
出典：R2は国勢調査、R27は国立社会保障・人口問題研究所による推計値

2) 世帯数の推移

本市の宗像市の世帯数は一貫して増加傾向にあり、令和2年の世帯数は40,947世帯となっています。

一方で、1世帯当たりの人員は一貫して減少傾向にあります。これは全国の動向と同様であり、核家族化や単身者世帯の増加等といった世帯形態の変化が要因として考えられます。

【本市の世帯数推移】



出典：国勢調査

【全国の世帯数推移】

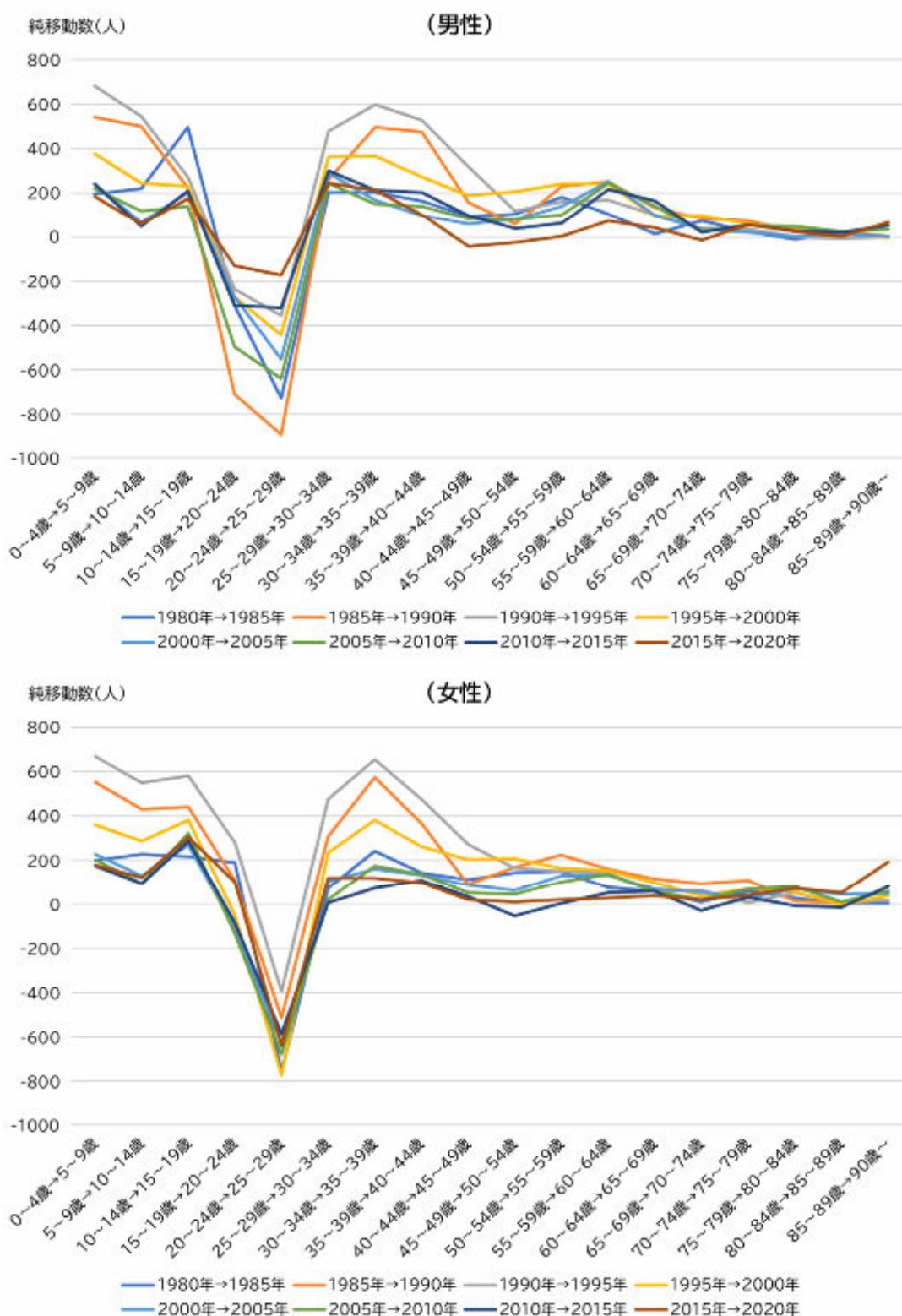


出典：国勢調査

3) 人口移動の状況

年齢別の移動状況を確認すると、男女とも20～24歳から25～29歳になるときに、大幅な転出超過が見られることから、就職を契機に若年層が継続的に市外へ流出していることが予測されます。

【年齢階級別人口移動の長期的動向】

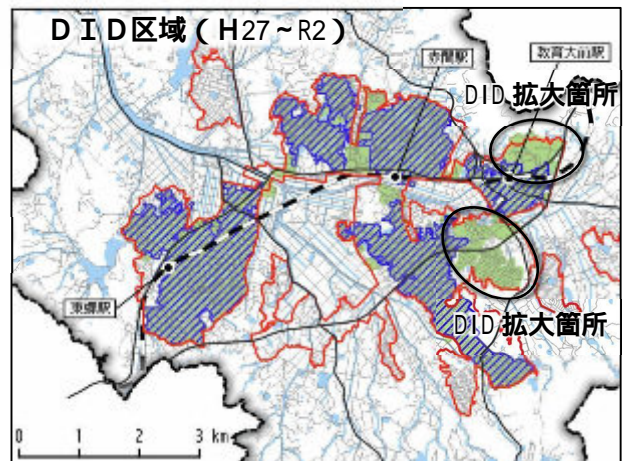
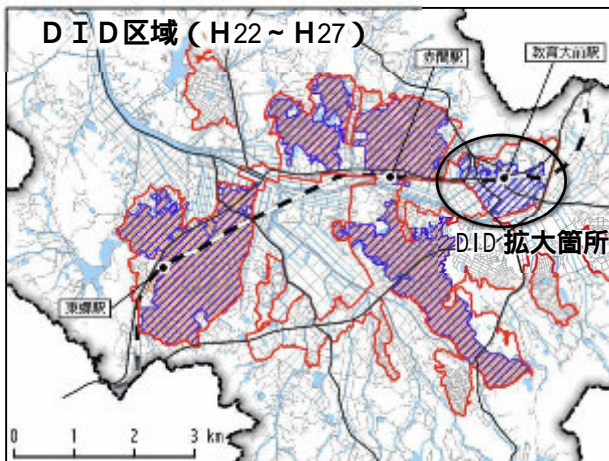
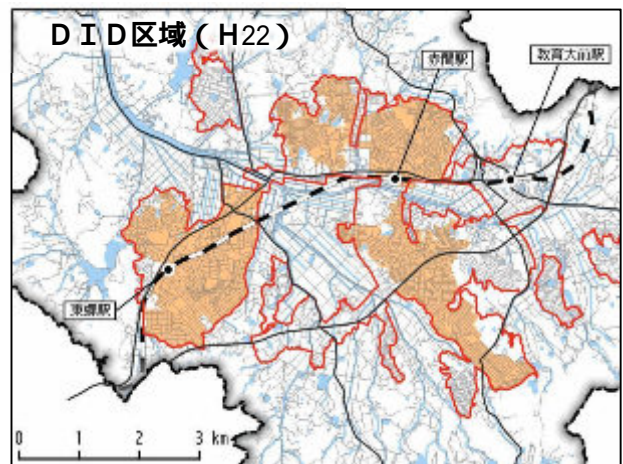
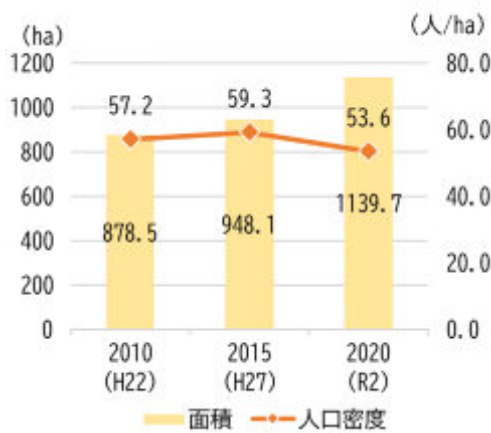


出典：国勢調査

4) DID区域の変遷と人口密度

平成22年から令和2年の10年間でDID区域の人口密度は3.6人/ha減少していますが、DID区域は教育大前駅周辺や、国道3号沿線において拡大しており、面積は261.2ha増加しています。

【DID区域及びDID区域内の人口密度】



出典：国勢調査

DID区域：人口集中地区（人口密度が1平方キロメートルあたり4,000人以上の地域が隣接して人口が5,000人以上となる地域）

(4) 土地利用の状況

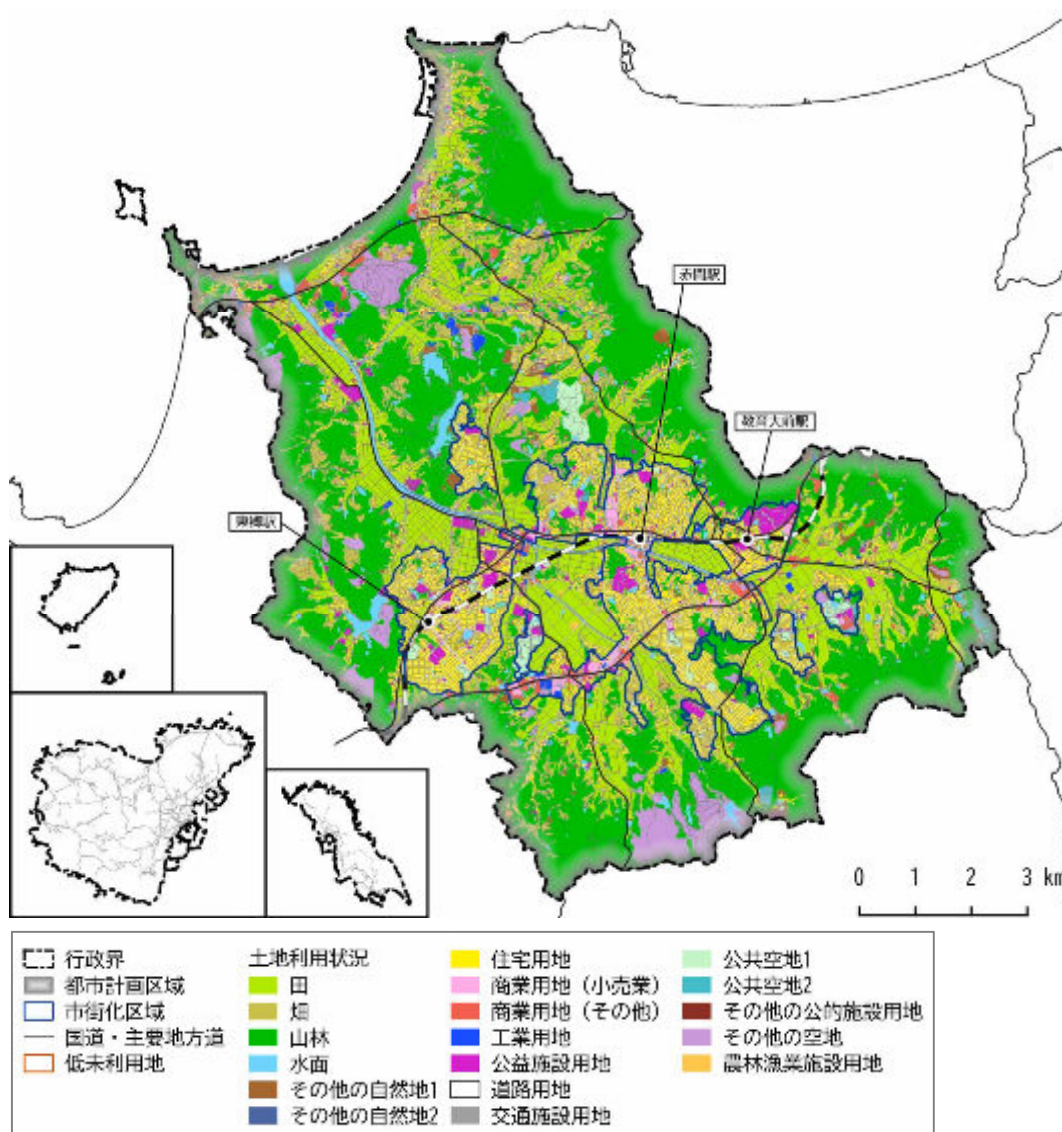
1) 土地利用の動向

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。一方で、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77.3%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。

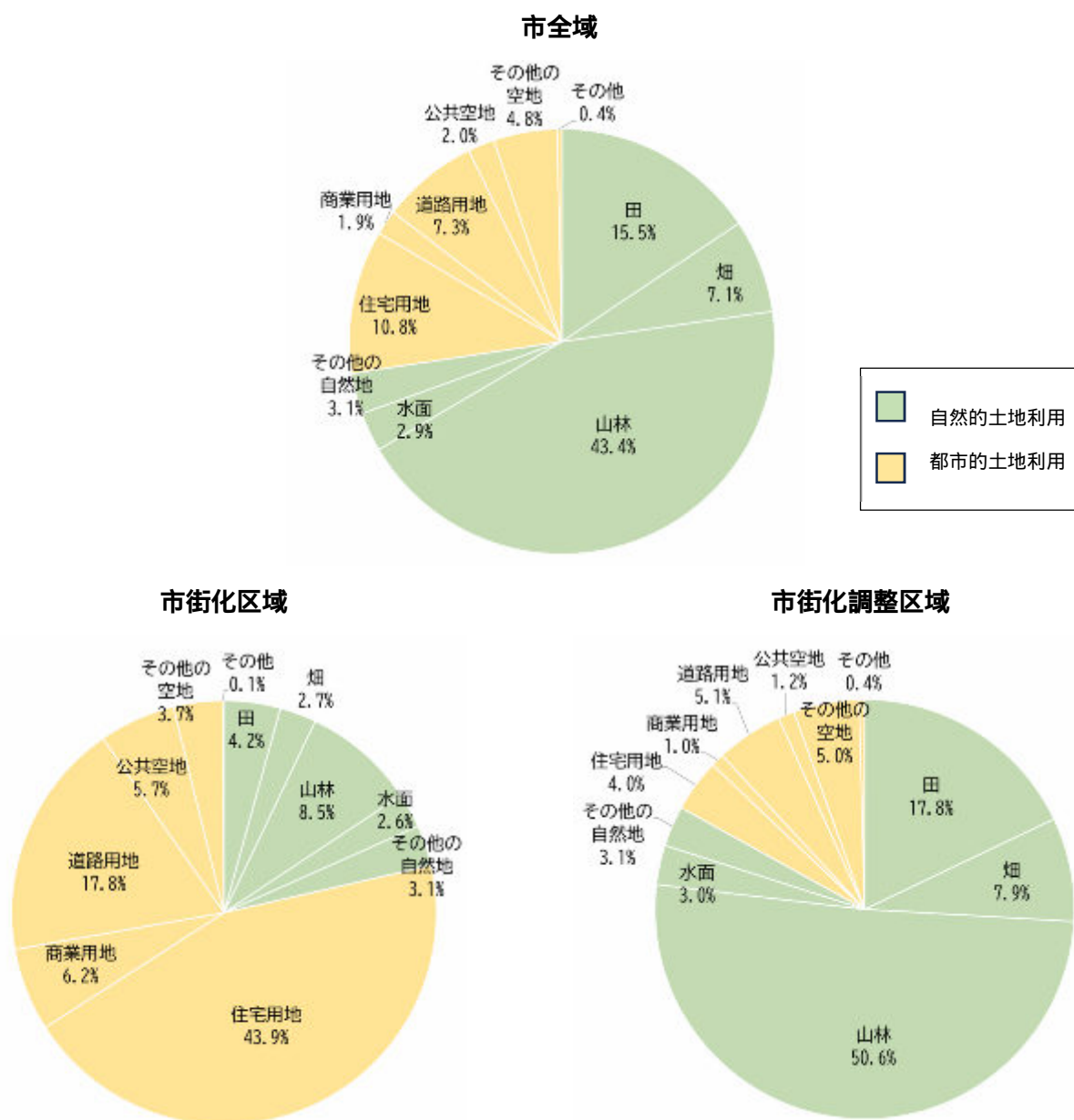
市街化調整区域では、自然的土地利用が82.4%を占めており、山林の割合が最も高く50.6%となっています。

【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R4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】

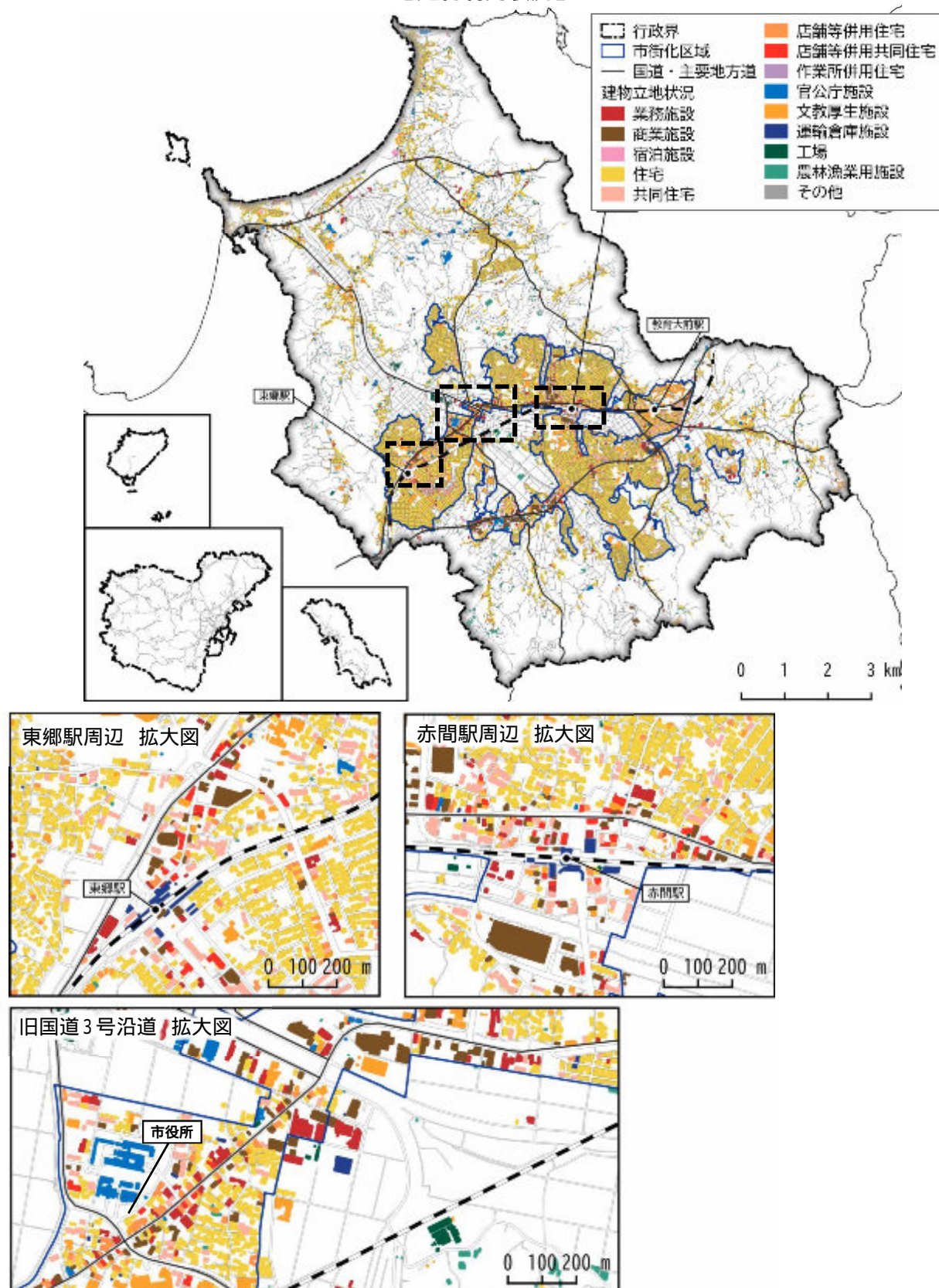


出典：令和4年度都市計画基礎調査
 都市計画基礎調査は都市計画区域を対象としているため、都市計画区域外についてはデータなし

2) 建物利用状況

本市の建物立地状況を見ると、全体的に住宅の立地が多く見られます。また、東郷駅、赤間駅周辺や旧国道3号（主要地方道福間宗像玄海線の一部・主要地方道宗像玄海線の一部）沿道においては商業施設や店舗併用住宅の立地も多く見られます。

【建物利用状況】



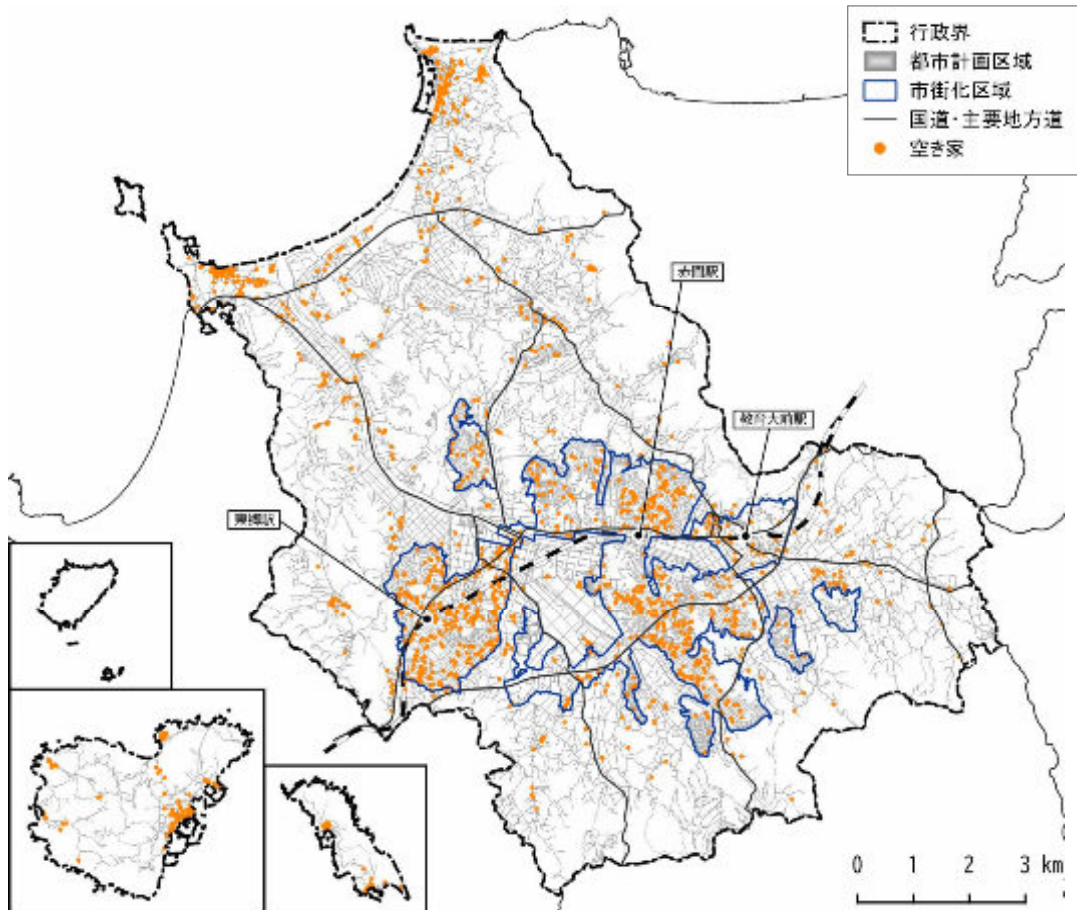
出典：令和4年度都市計画基礎調査
 都市計画基礎調査は都市計画区域を対象としているため、都市計画区域外についてはデータなし

3) 空き家の分布状況

本市の空き家の分布状況を見ると、空き家数は市全域で1,615戸となっています。

地区別の空き家率を確認すると、大島地区が26.4%と最も高く、次いで岬地区が15.4%となっています。

【空き家の分布状況】



出典：宗像市空家等実態調査（R4）

【地区別空き家率】

地区	令和4年			平成28年			平成28年 令和4年 空き家増減数
	調査箇所	空き家数	空き家率	調査箇所	空き家数	空き家率	
吉武	1,012	50	4.9%	877	64	7.3%	↓ -14
赤間	5,436	133	2.4%	5,251	175	3.3%	↓ -42
赤間西	3,253	103	3.2%	3,193	151	4.7%	↓ -48
自由ヶ丘	5,110	195	3.8%	5,055	230	4.5%	↓ -35
河東	5,858	111	1.9%	5,550	163	2.9%	↓ -52
南郷	2,331	93	4.0%	2,379	87	3.7%	↑ 6
東郷	3,397	200	5.9%	3,430	159	4.6%	↑ 41
日の里	3,299	185	5.6%	3,201	171	5.3%	↑ 14
玄海	1,597	226	14.2%	1,930	220	11.4%	↑ 6
池野	1,647	69	4.2%	1,874	68	3.6%	↑ 1
岬	865	133	15.4%	1,267	121	9.6%	↑ 12
大島	444	117	26.4%	640	103	16.1%	↑ 14
合計	34,249	1,615	4.7%	34,647	1,712	4.94%	↓ -97

[空き家率] ...1%以上減少 ...1%以上増加

出典：宗像市空家等実態調査（R4）

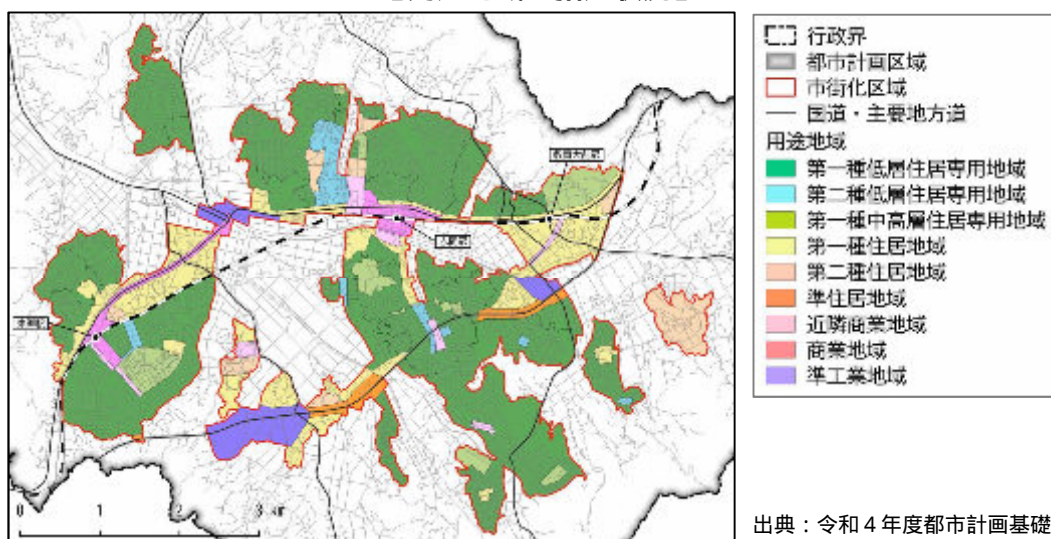
4) 地域地区等の法規制状況

用途地域については、主として住居系の用途地域を指定しており、なかでも第一種低層住居専用地域の割合が最も高く、約60%を占めています。また、商業系の用途地域は東郷駅、赤間駅の周辺において指定しており、国道3号周辺の王丸地区や徳重周辺、旧国道3号沿線の稲元地区・東郷地区などで準工業地域に指定しており、それぞれ全体の約4%となっています。

地区計画については、33地区において指定しており、地域の特性に応じたまちづくりを進めています。

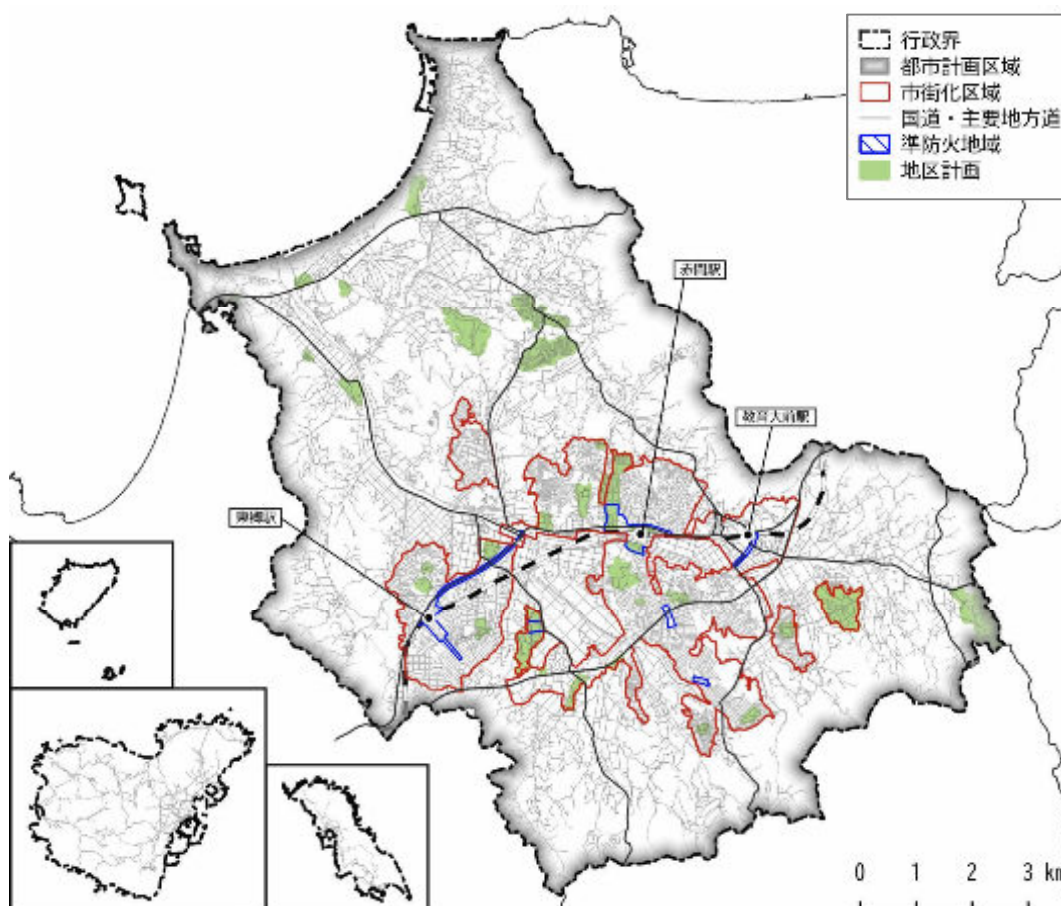
準防火地域については、商業系用途地域において指定しています。

【用途地域の指定状況】



出典：令和4年度都市計画基礎調査

【地区計画の指定状況】

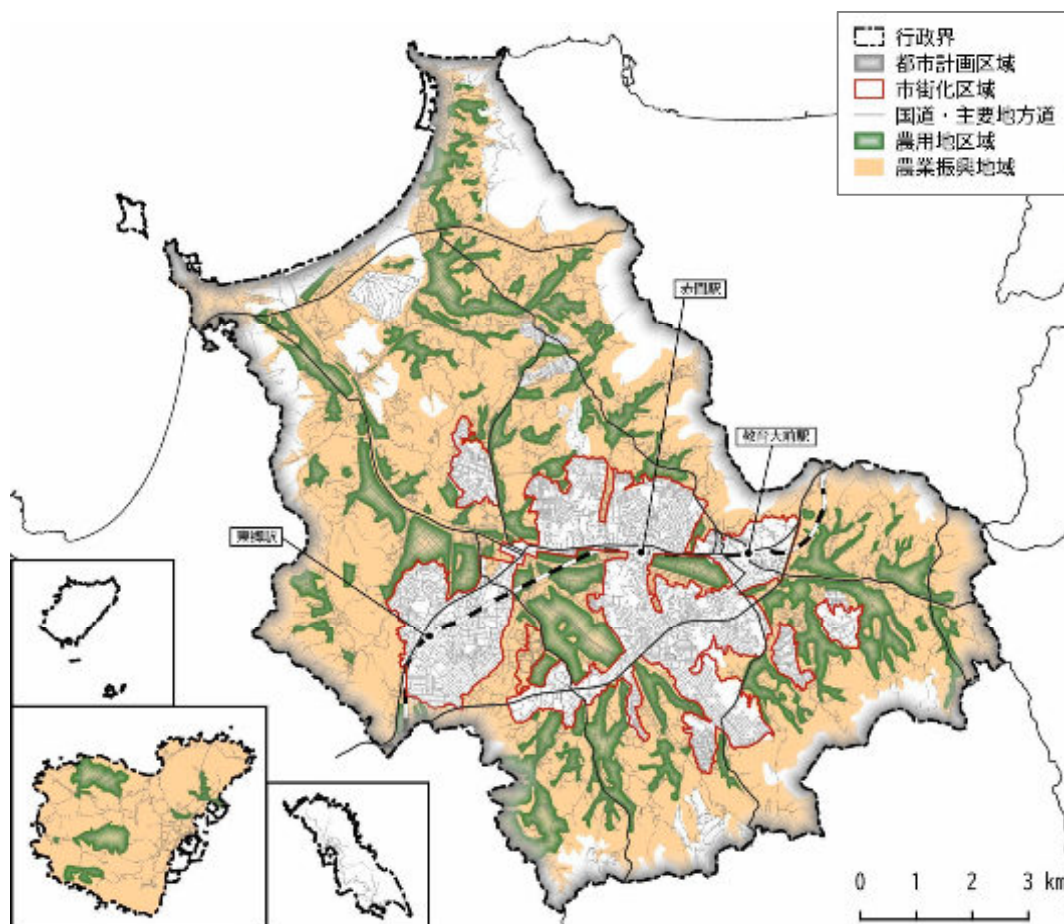


出典：令和4年度都市計画基礎調査

5) 農業振興地域及び農用地区域の指定状況

市街化調整区域の広い範囲に農業振興地域が指定しており、良好な営農環境を保全しています。

【農業振興地域及び農用地区域の指定状況】



出典：国土交通省 国土数値情報（R5 時点）

(5) 公共交通の状況

1) 広域交通の運行状況

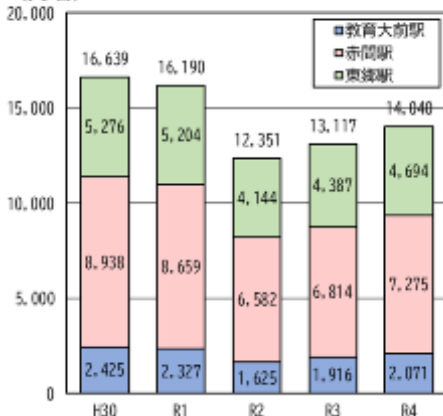
1) - 1 鉄道

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、7,511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
(人/日)



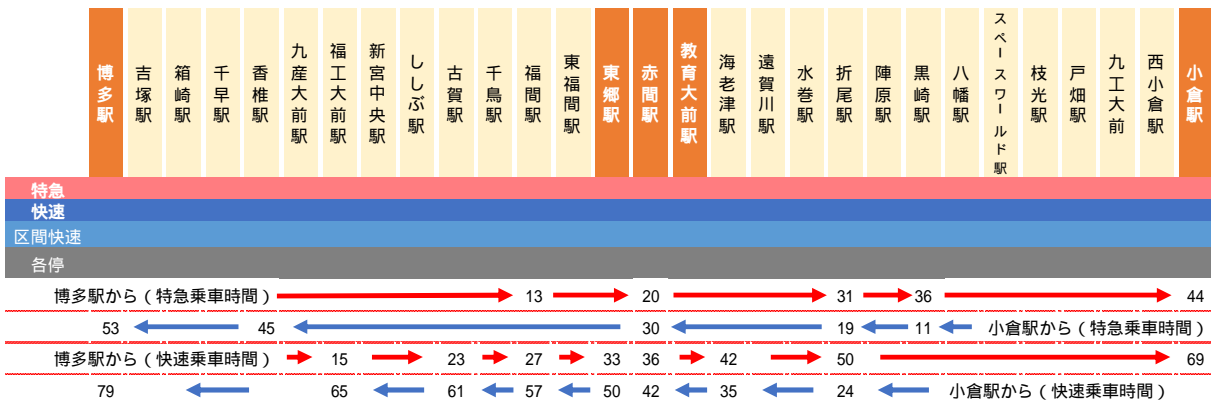
出典：九州旅客鉄道株式会社

【駅別乗車人員】

順位	駅名	乗車人員 (人/日)	順位	駅名	乗車人員 (人/日)
1	博多	119,562	11	佐賀	11,722
2	小倉	32,073	12	福工大前	10,922
3	鹿児島中央	19,437	13	南福岡	9,711
4	大分	16,949	14	竹下	9,470
5	熊本	16,292	15	九大学研都市	8,985
6	吉塚	14,867	16	長崎	8,863
7	折尾	13,983	17	福岡	8,549
8	千早	13,559	18	戸畑	8,372
9	香椎	13,470	19	大野城	7,823
10	黒崎	13,247	20	赤間	7,511

出典：九州旅客鉄道株式会社 (R5年度)

【乗車時間】



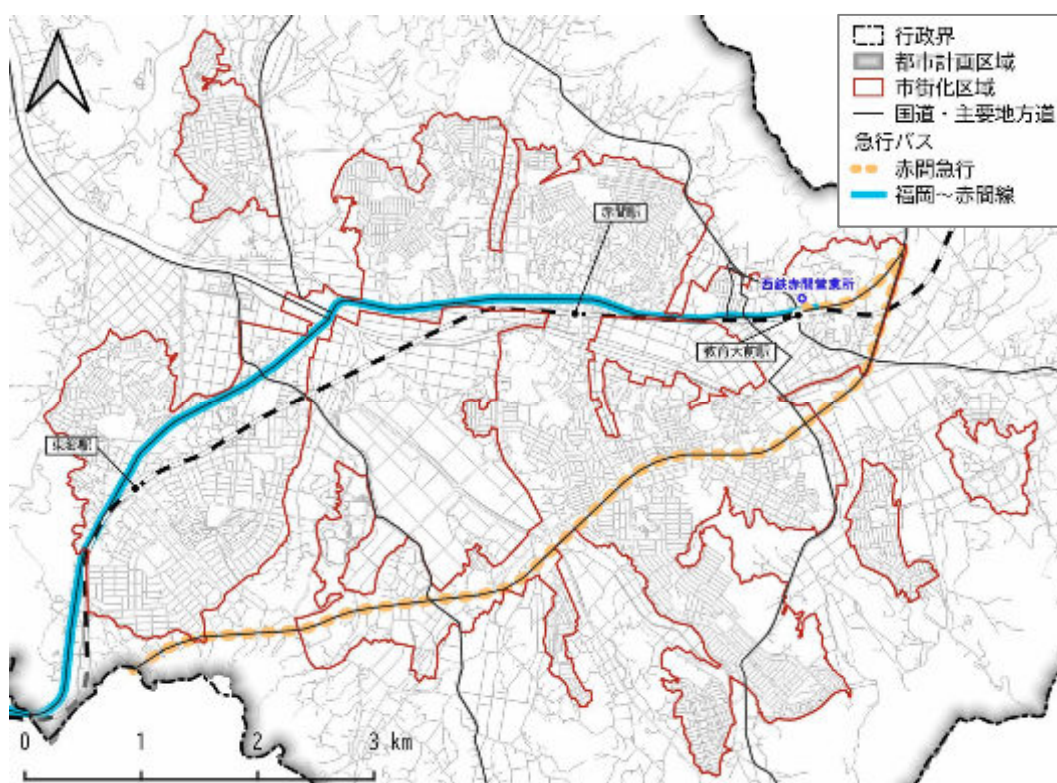
出典：九州旅客鉄道株式会社 (R5時点)

1) - 2 路線バス

福岡～赤間線及び赤間急行線は、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います。福岡～赤間線は1日76本運行しており、赤間急行線は1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付けられており、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）市ホームページ等を基に作成

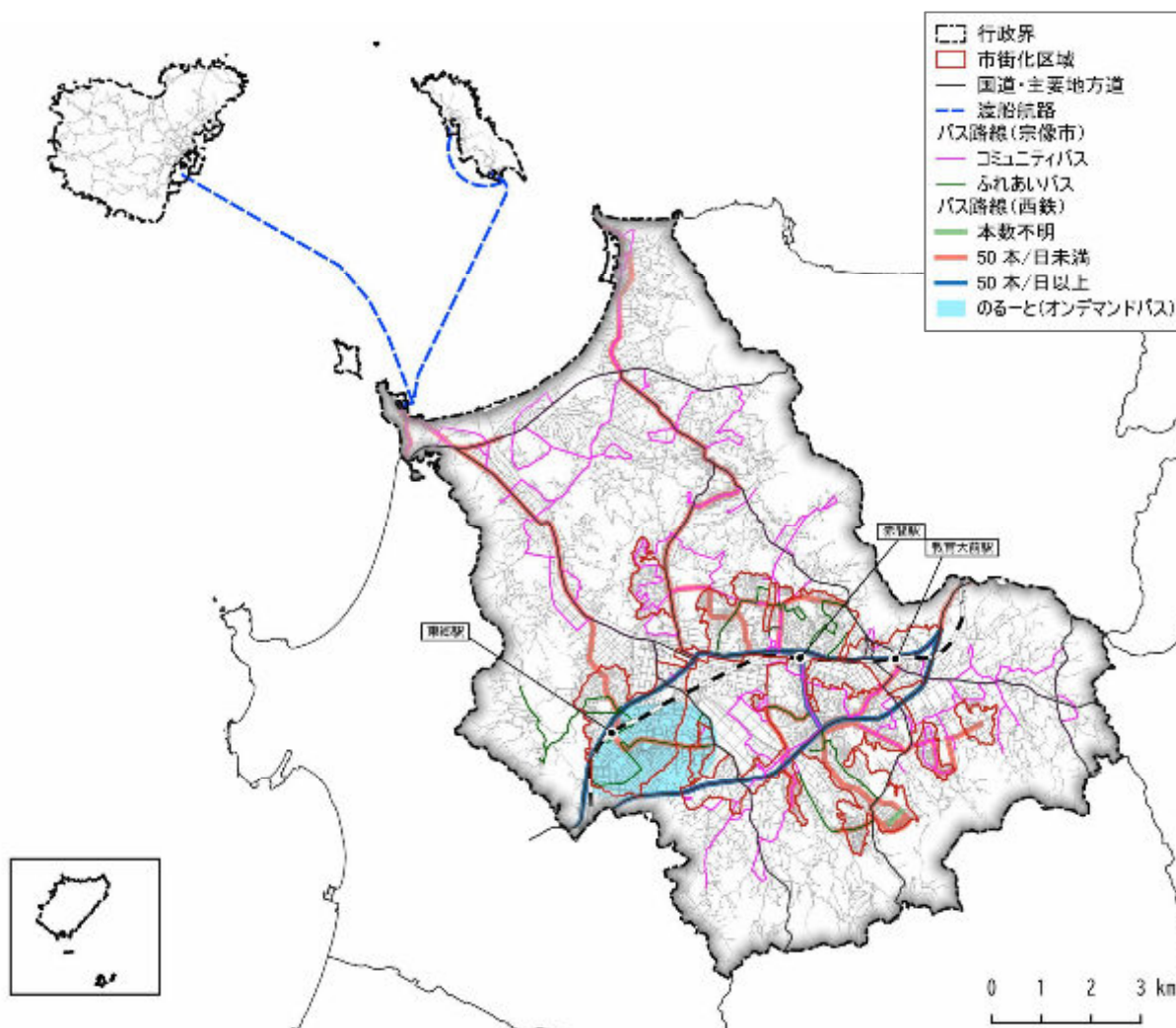
2) 路線バス・渡船の運行状況

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1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1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】



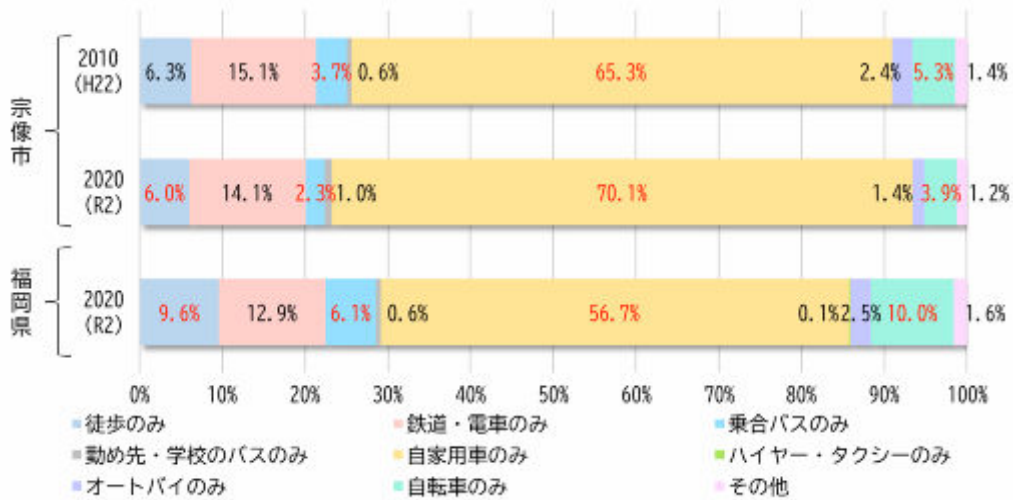
出典：令和4年度都市計画基礎調査、市ホームページ（R6時点）、国土交通省 国土数値情報（R4時点）、市資料（R6時点）

3) 交通分担率の状況

市内の交通分担率を見ると、平成22年から令和2年までの10年間で乗り合いバスのみ及び自転車みの割合がそれぞれ1.4%減少しており、自家用車みの割合は4.8%増加しています。

福岡県全体と比較すると、徒歩みの割合は宗像市が3.6%、乗り合いバスみの割合は3.8%、自転車みの割合は6.1%とそれぞれ低くなっています。自家用車みの利用割合は本市が13.4%高くなっており、宗像市は自家用車への依存割合が高いことがうかがえます。

【交通分担率】



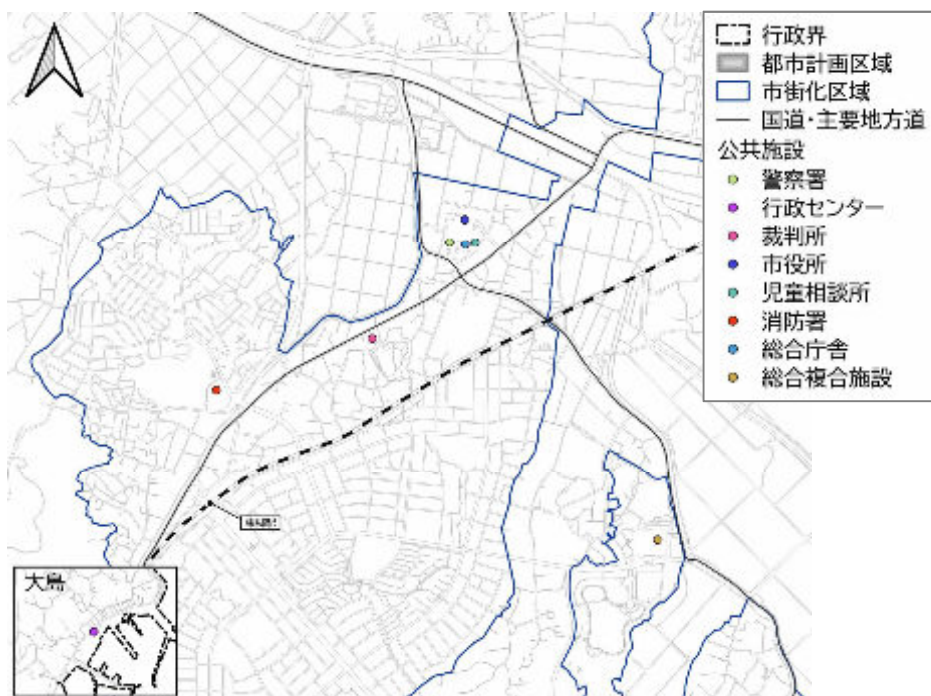
出典：国勢調査

(6) 都市機能の分布状況

1) 行政機能・公共施設

行政機能・公共施設は主に東郷地区に集積しています。

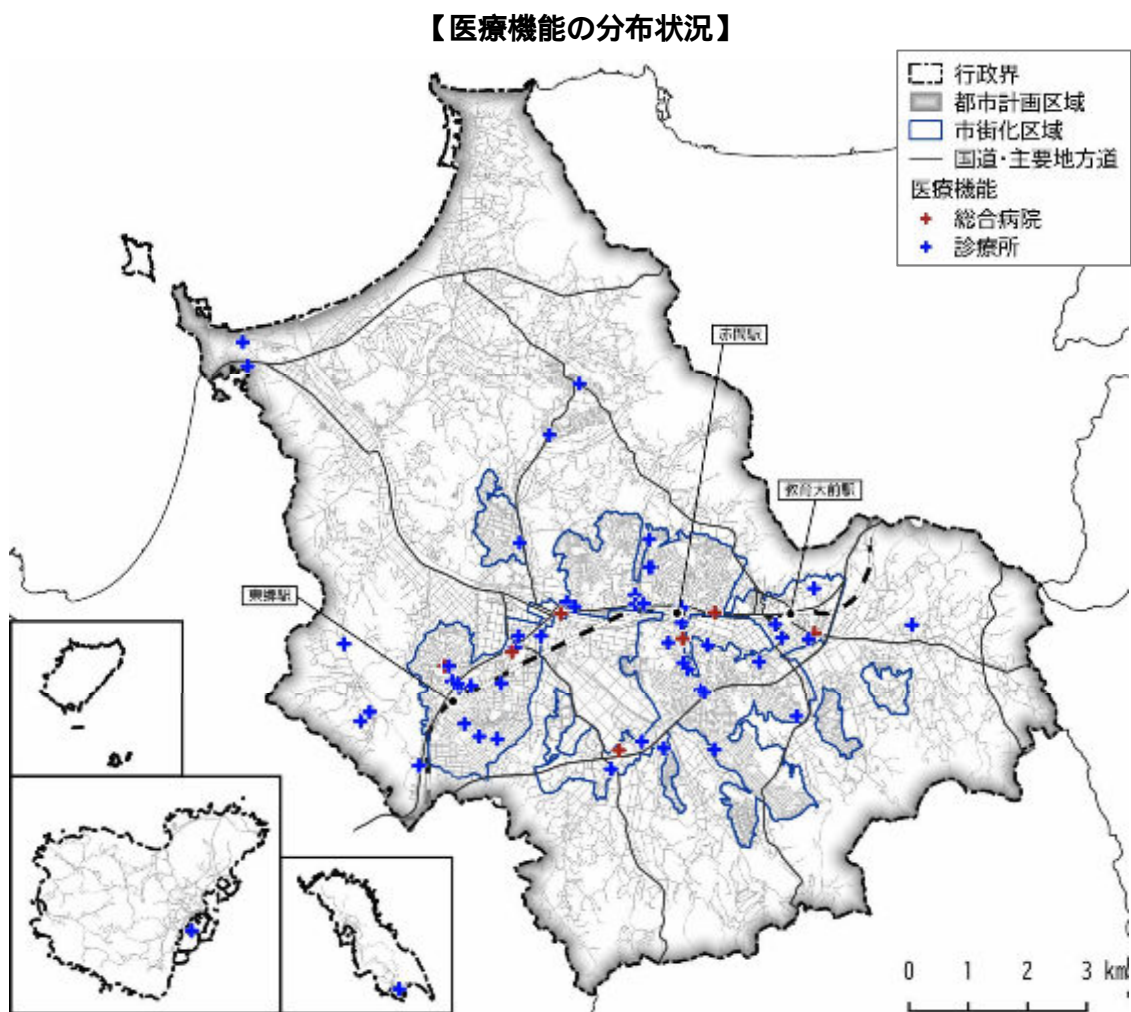
【行政機能・公共施設の分布状況】



出典：令和4年度都市計画基礎調査

2) 医療機能

令和5年時点における市内に医療施設は57施設あり、その内訳は総合病院が7施設、診療所が50施設で、鉄道駅や住宅団地の周辺、幹線道路沿いに多く立地しています。

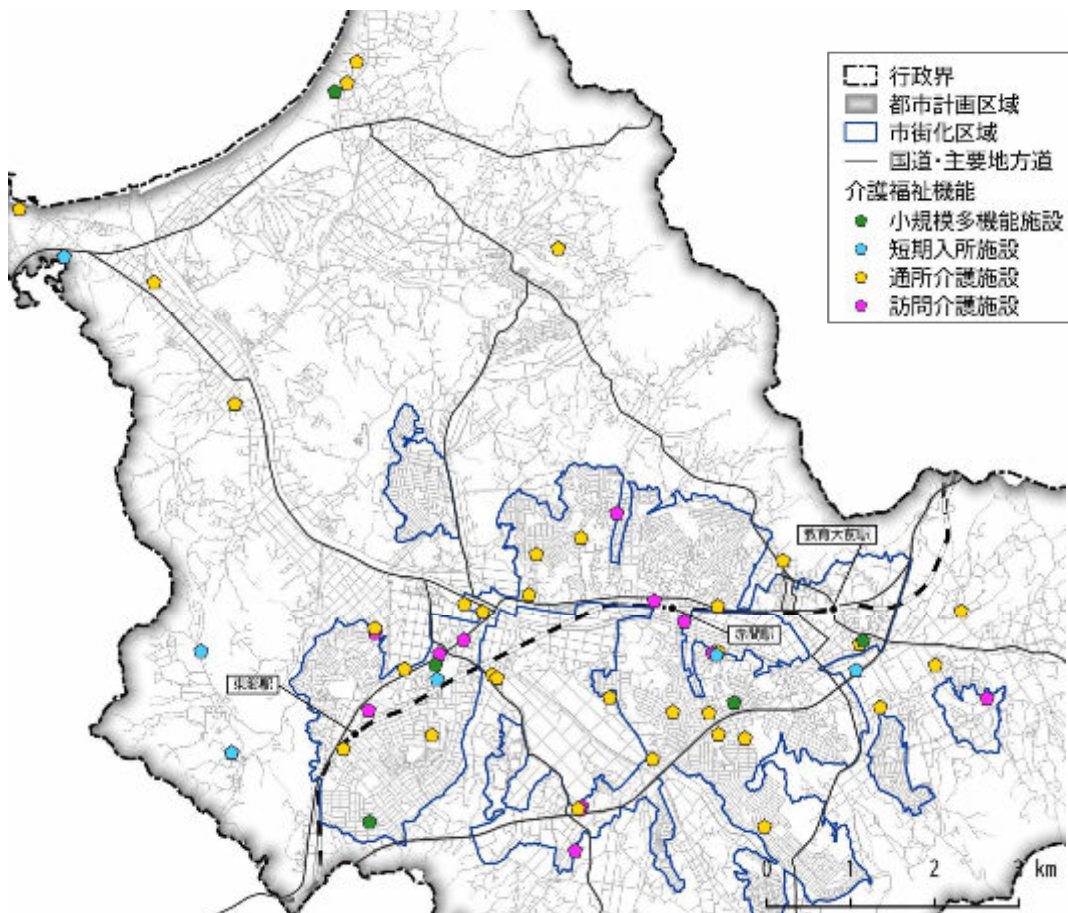


出典：国土交通省 国土数値情報（R5 時点）

3) 介護福祉機能

令和5年時点における市内に介護福祉機能を有する施設は71施設あり、その内訳は小規模多機能施設が5施設、短期入所施設が6施設、通所介護施設が37施設、訪問介護施設が23施設で、多くの施設が市街化区域内に立地しており、市街化調整区域では国道・主要地方道沿道に立地しています。

【介護福祉機能の分布状況】

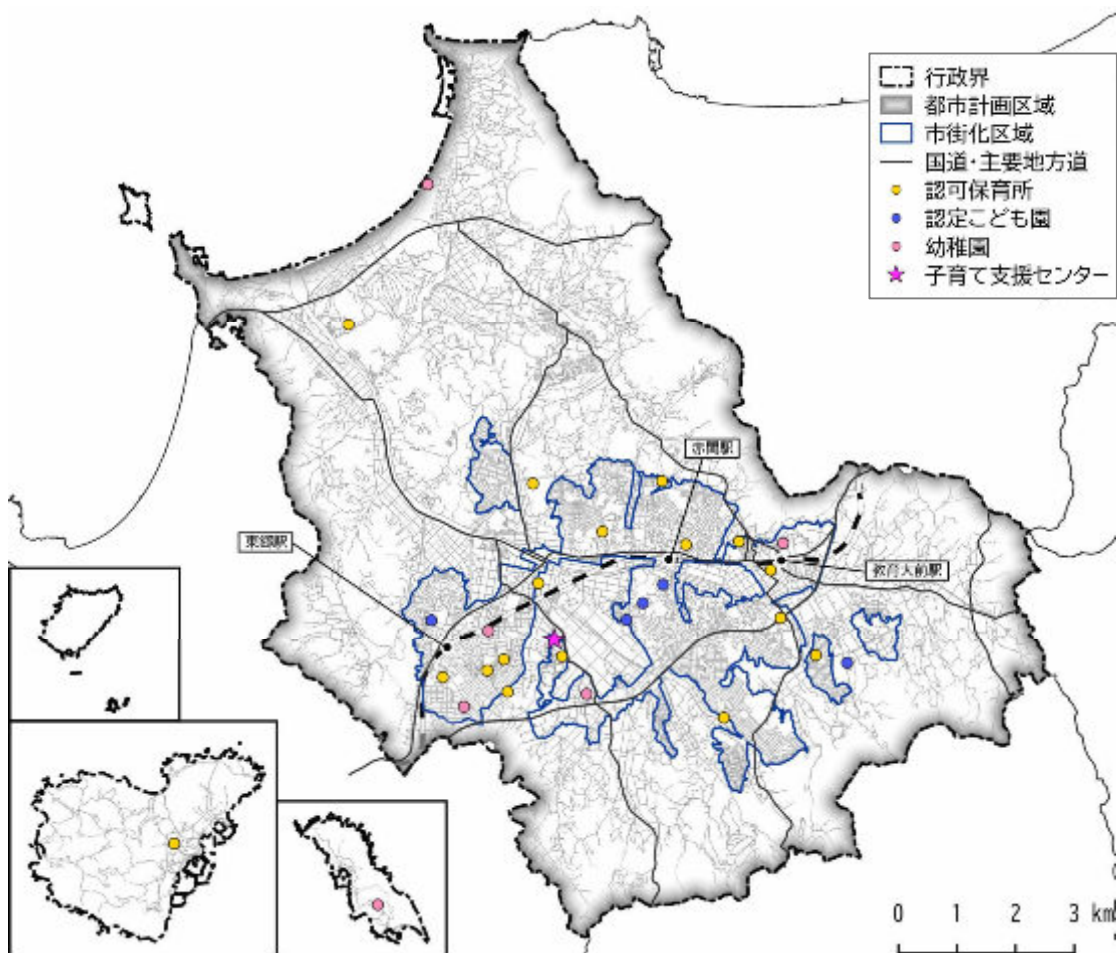


出典：各種データを基に作成

4) 子育て機能

令和6年時点における市内に子育て機能を有する施設は29施設あり、その内訳は子育て支援センターが1施設、認可保育所が16施設、へき地保育所が1施設、認定こども園が5施設、幼稚園が6施設で、多くの保育施設等の子育て機能を有する施設が市街化区域内に立地しています。

【子育て機能の分布状況】

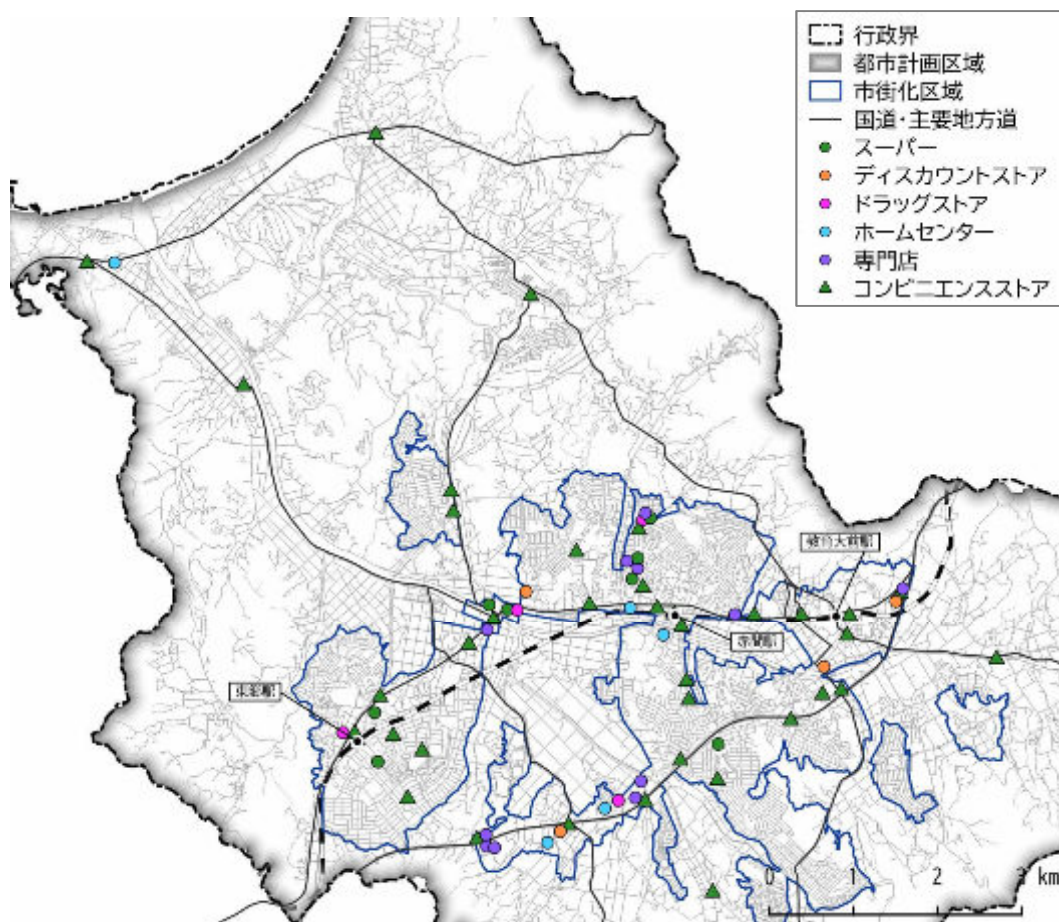


出典：市ホームページ（R5時点）

5) 商業機能

令和5年時点における市内に商業機能を有する施設は72施設あり、その内訳はスーパーが8施設、ディスカウントストアが4施設、ドラッグストアが4施設、ホームセンターが5施設、専門店が11施設、コンビニエンスストアが40施設で、多くの施設が市街化区域内に立地していますが、一部のホームセンターとコンビニエンスストアは、市街化調整区域の国道・主要地方道沿道に立地しています。

【商業機能の分布状況】

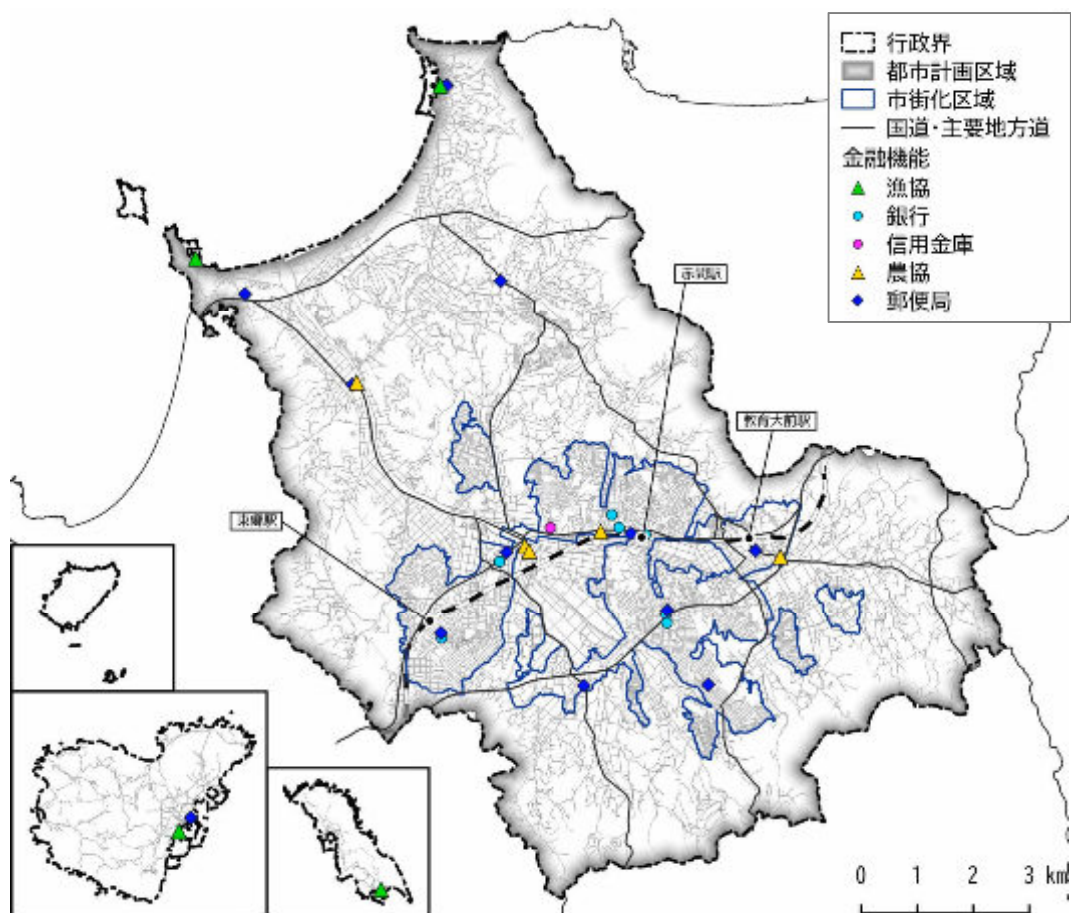


出典：令和4年度都市計画基礎調査、各種データを基に作成

6) 金融機能

令和5年時点における市内に金融機能を有する施設は30施設あり、その内訳は銀行が7施設、信用金庫が1施設、郵便局が13施設、農協が5施設、漁協が4施設です。銀行・信用金庫はすべて市街化区域に立地しています。郵便局・農協は主に市街化区域に立地していますが、一部は市街化調整区域にも立地しています。また、漁協は鐘崎、神湊、大島、地島に立地しています。

【金融機能の分布状況】



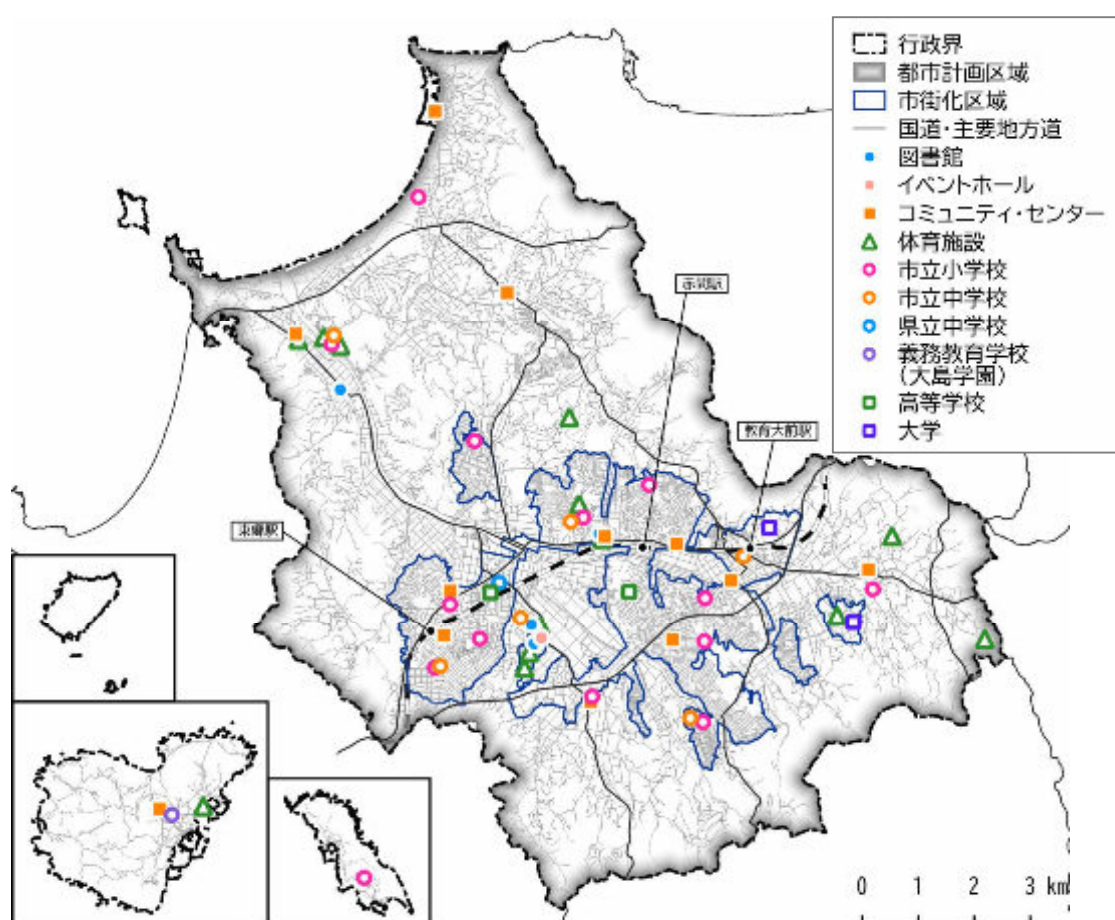
出典：日本全国銀行・ATMマップ（R5時点）

7) 教育文化機能

令和6年時点における市内に教育文化機能を有する施設は57施設あり、その内訳は図書館が4施設、総合市民センターが1施設、コミュニティ・センターが12施設、体育施設・総合公園が14施設、市立小学校が14施設、市立中学校が6施設、県立中学校が1施設、義務教育学校（大島学園）が1施設、高等学校が2施設、大学が2施設立地しています。

コミュニティ・センターは各コミュニティ区域に分布しており、体育施設は市全域に点在しているとともに、人口バランスに応じ小学校・中学校が立地しています。

【教育文化機能の分布状況】



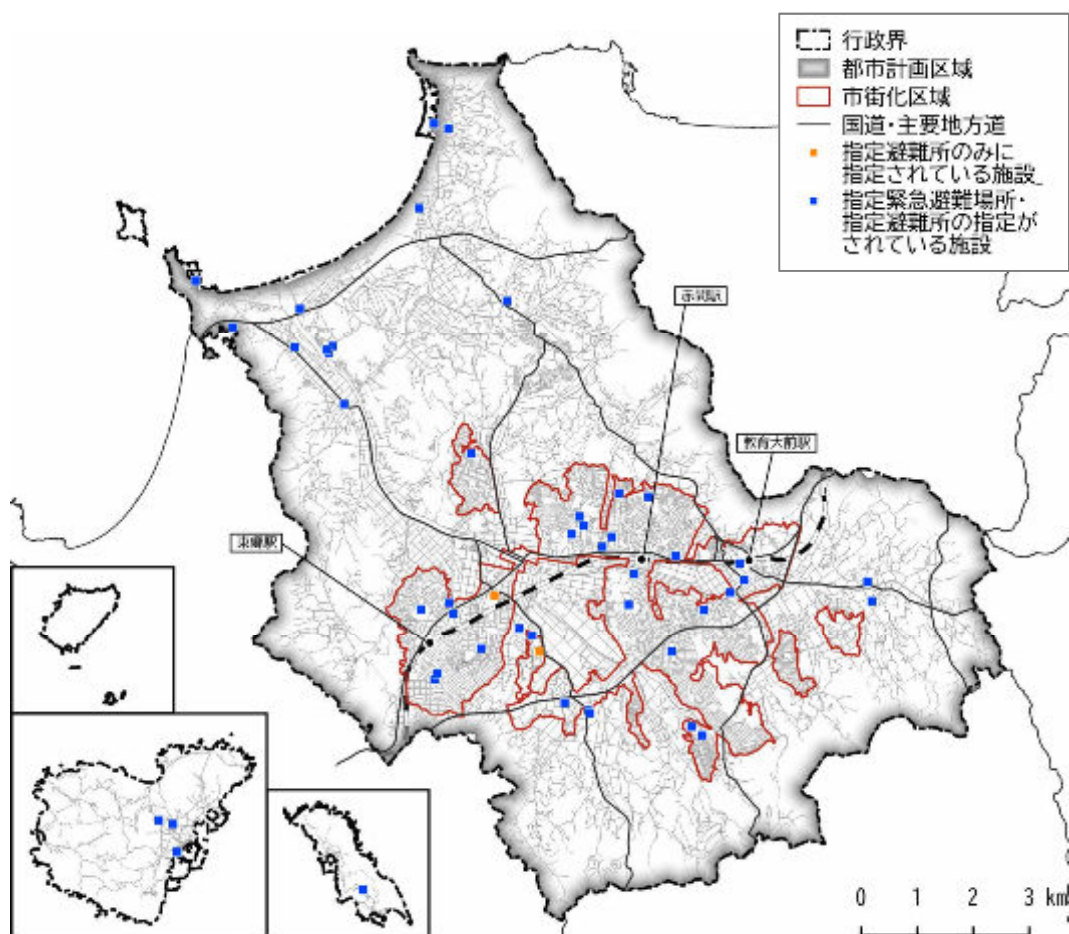
出典：市ホームページをもとに作成（R6時点）

(7) 災害の発生が懸念されるエリア

1) 避難状況

市内の避難所・防災拠点の立地状況を見ると、指定緊急避難場所・指定避難所に指定されている施設は48施設、指定避難所のみ指定されている施設は2施設あります。

【指定避難所・指定緊急避難場所の立地状況】



出典：宗像市防災マップ（R6時点）

指定緊急避難場所

津波、洪水等の災害による危険が切迫した状況において、住民等が緊急に避難する際の避難先として、住民等の生命の安全の確保を目的とした避難場所

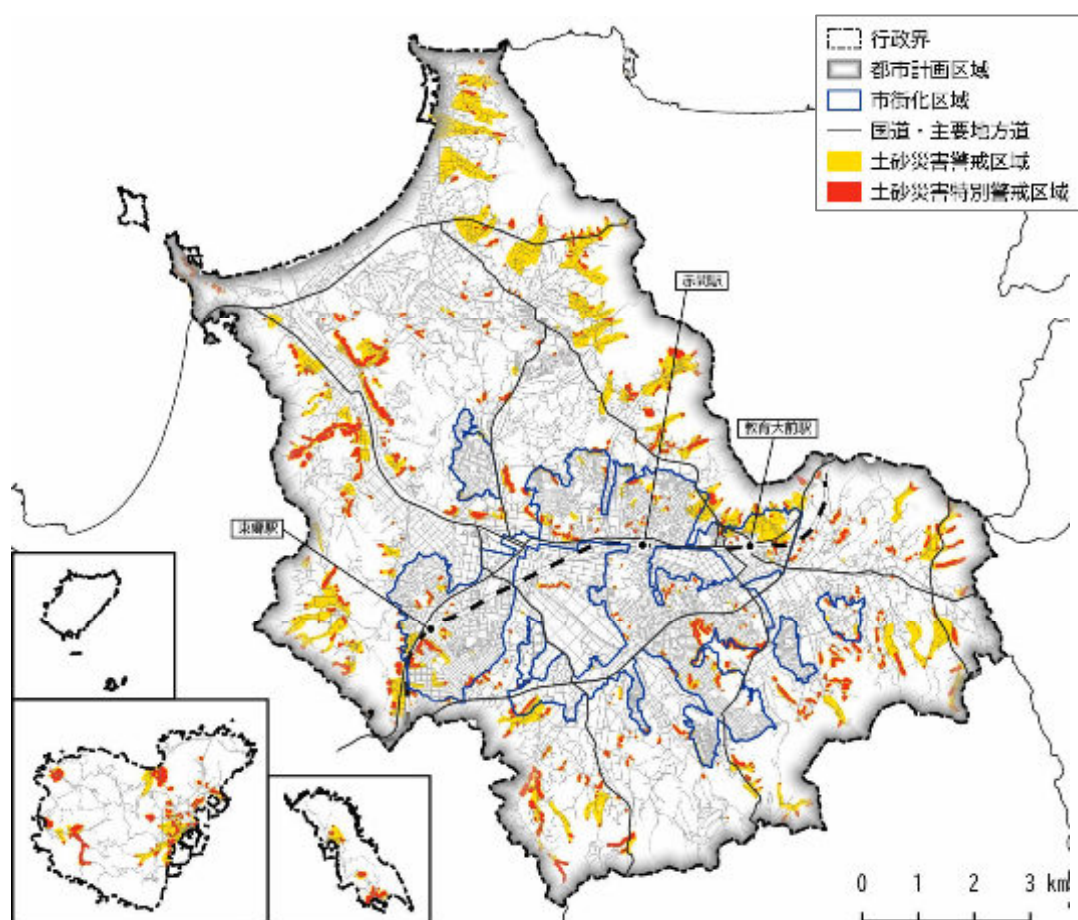
指定避難所

災害の危険性があり避難した住民等の災害の危険性がなくなるまで必要な期間滞在させ、または災害により自宅等に戻れなくなった住民等を一時的に滞在・生活させることを目的とした施設

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】



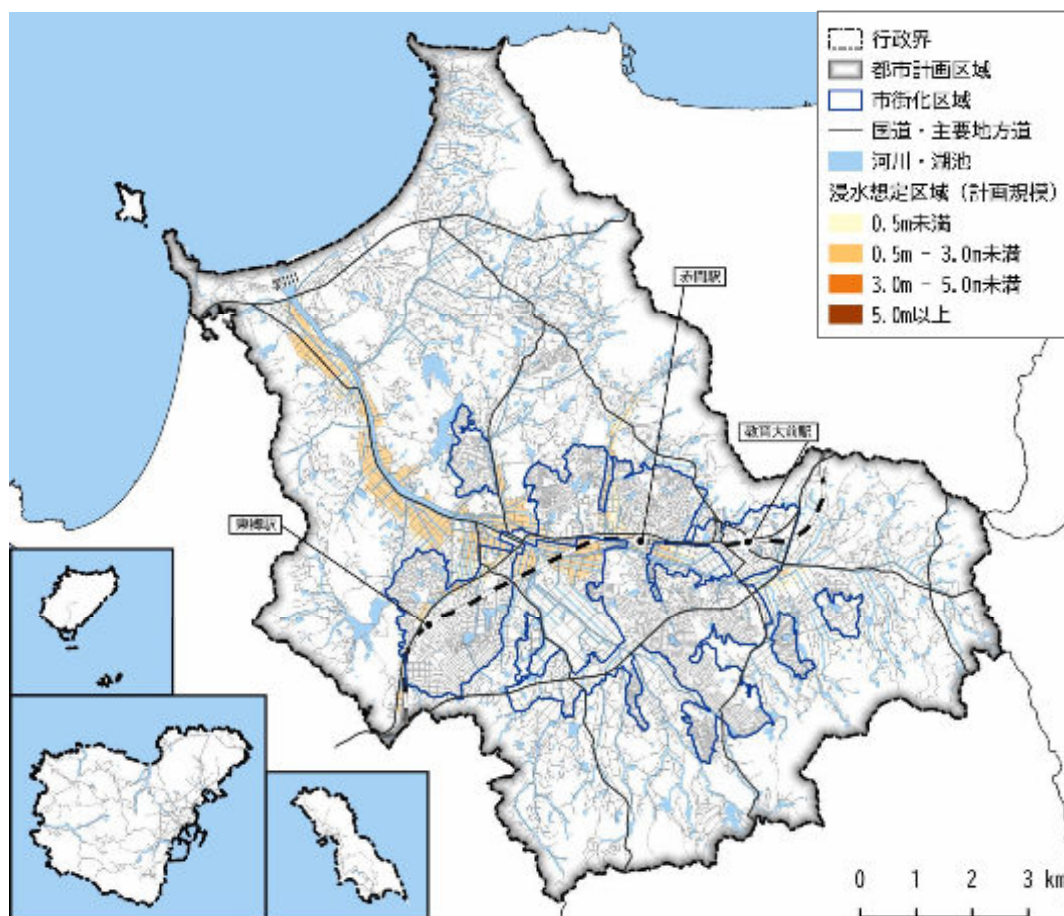
出典：福岡県土砂災害危険箇所マップ（R6時点）

3) 洪水

計画規模の洪水浸水想定区域の指定状況を見ると、釣川沿いに浸水想定区域が指定されており、市街化区域内の赤間駅西側において、0.5 - 3.0m未満の浸水が想定されています。

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。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（計画規模）の指定状況】



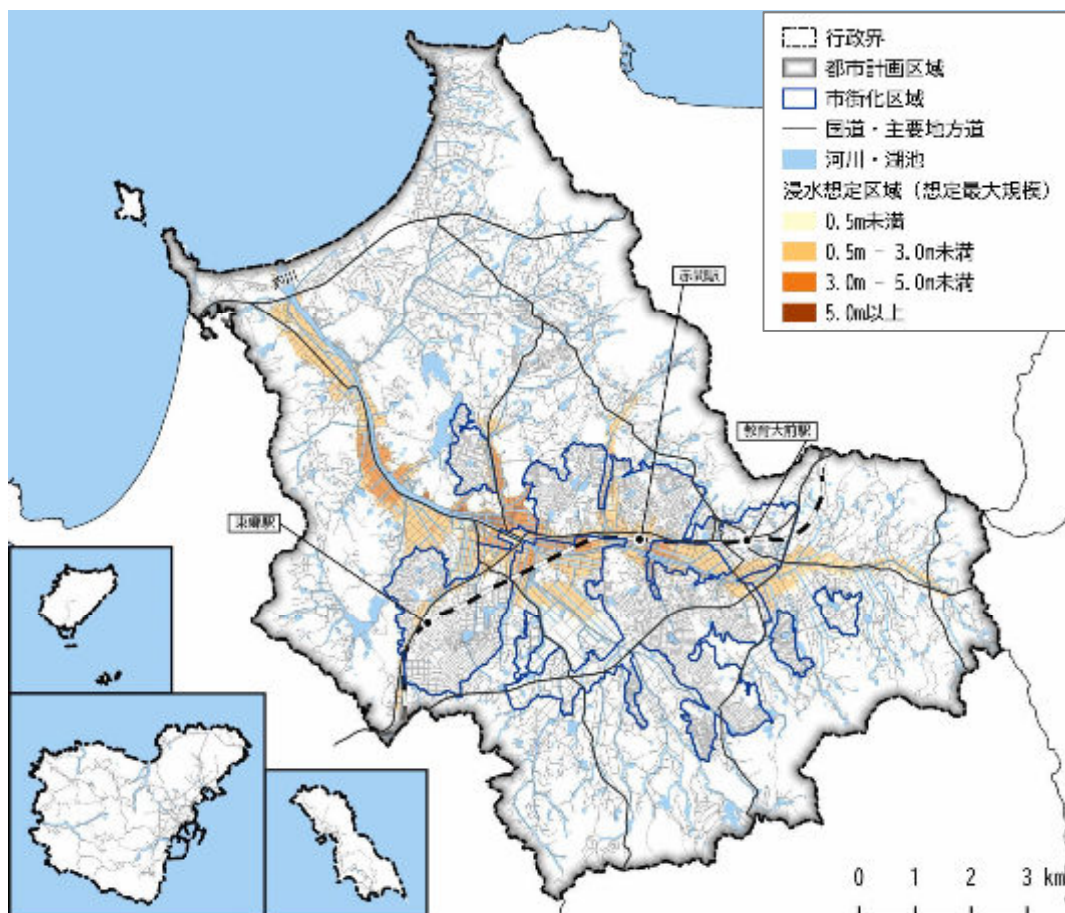
出典：福岡県洪水浸水想定区域図（H30時点）

計画規模とは、計画降雨（年超過確率 1/50）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年超過確率 1/50 の降雨に伴う洪水により以下の河川が氾濫した場合の浸水状況

【対象となる河川と算出条件】

釣川水系釣川、八並川、山田川（流域 24 時間総雨量 245 mm）

【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]

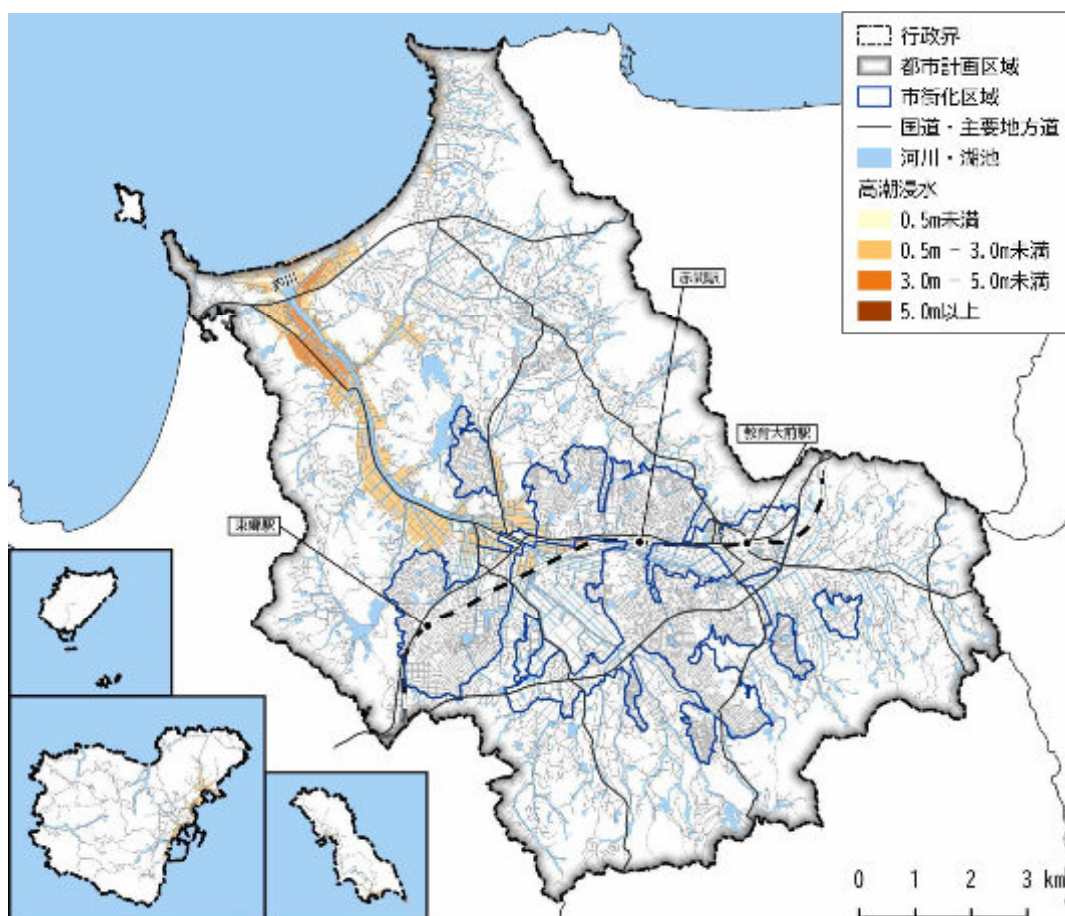
釣川、八並川、山田川（前提となる降雨：釣川流域の6時間総雨量 543 mm）

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 mm）

4) 高潮

高潮の浸水想定区域指定状況を見ると、釣川沿いに浸水が想定されており、一部では3.0m以上の浸水が想定されています。

【高潮浸水想定区域の指定状況】



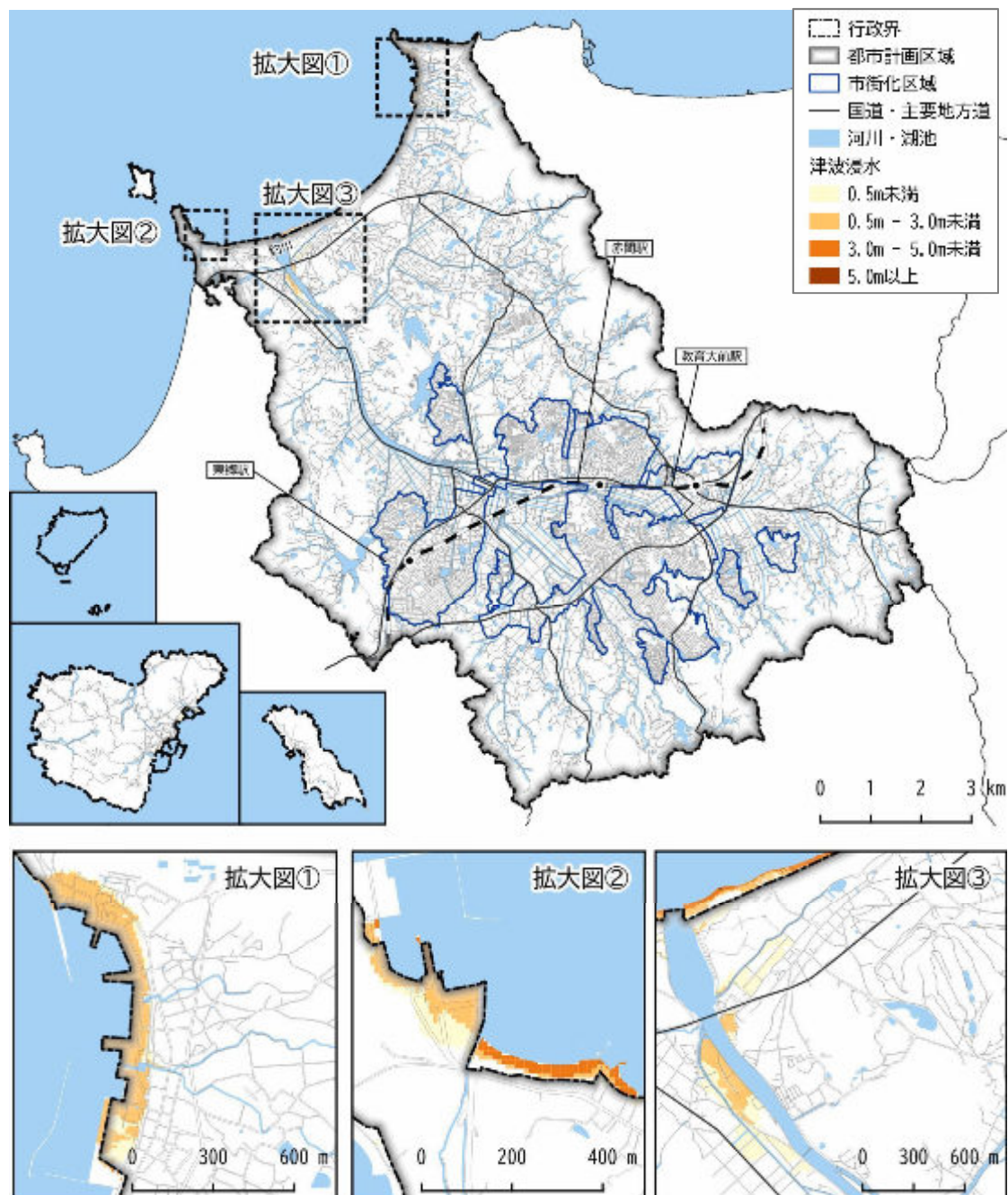
出典：福岡県高潮浸水想定区域図（H30時点）

我が国既往最大規模の台風を基本とし、各海岸で潮位偏差が最大となるよう複数の経路を設定して高潮浸水シミュレーションを実施した結果を重ね合わせた最大の浸水深

5) 津波

津波の浸水想定区域の指定状況を見ると、沿岸部において浸水が想定されており、一部では3.0m以上の浸水が想定されています。

【津波浸水想定区域の指定状況】

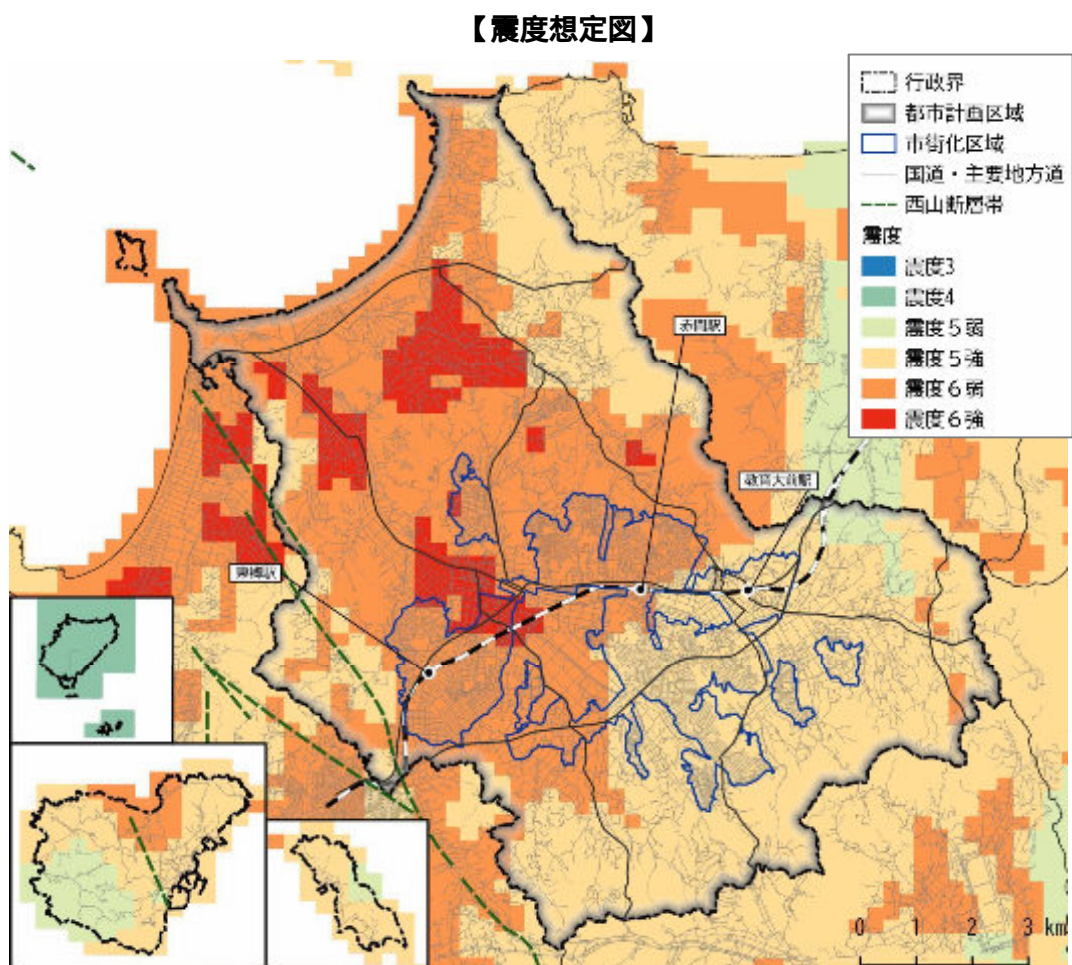


出典：福岡県津波浸水想定区域図（H28時点）

国において検討された津波を起こす断層などから、福岡県に到達する最大クラスの津波を選定し、津波浸水シミュレーションにより予測される浸水の区域などを設定

6) 地震

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



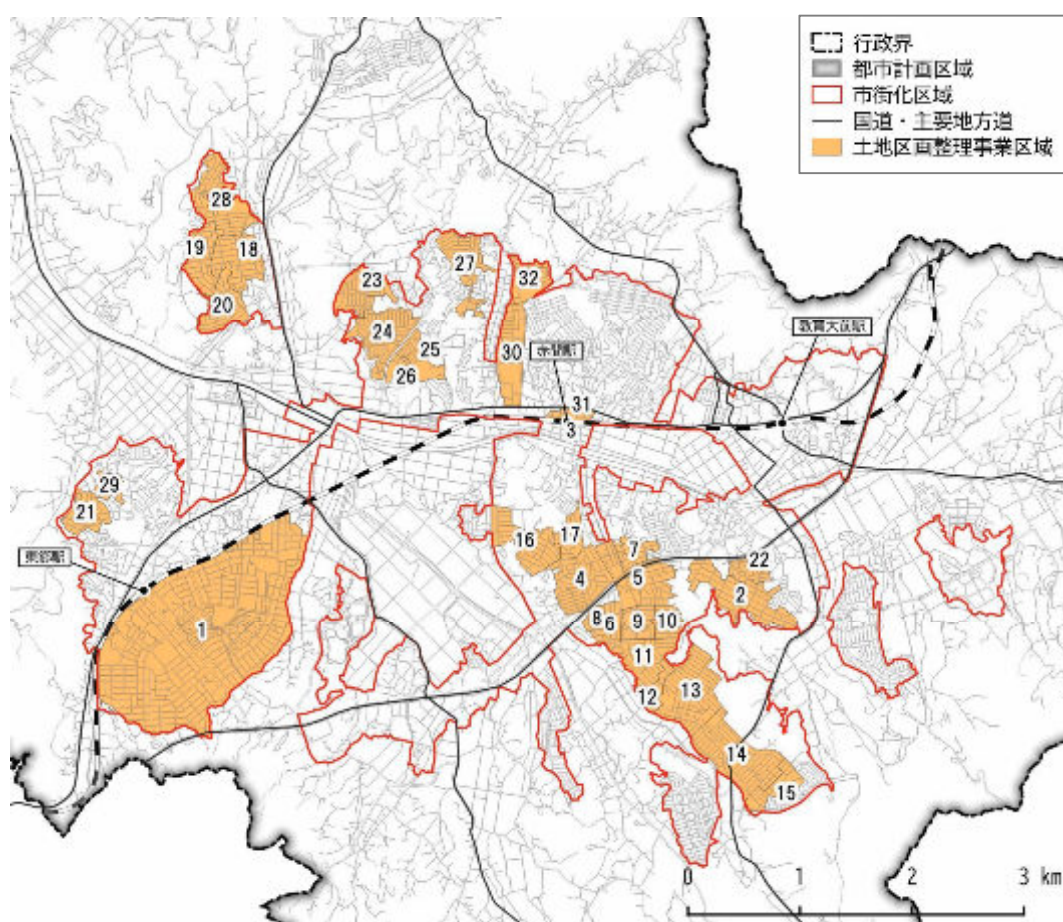
出典：宗像市防災マップ（R6時点）

(8) 都市基盤整備の状況

1) 土地区画整理事業区域

本市の32箇所で土地区画整理事業が実施されています。

【土地区画整理事業区域】



出典：市資料（R6時点）

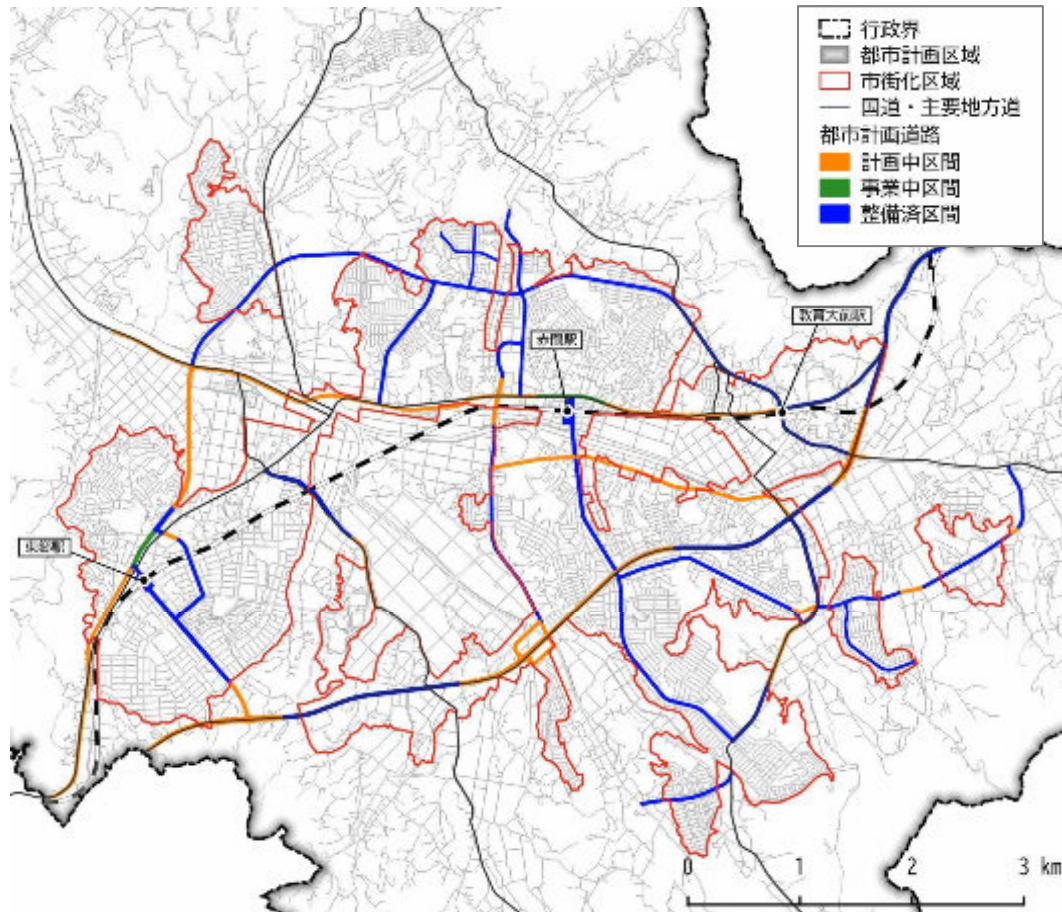
【土地区画整理事業一覧】

No.	事業名称	事業主体	事業年度	施行面積 (ha)
1	東郷	日本住宅公団	S41～S45	217.6
2	赤間	日本住宅公団	S42～S45	29
3	赤間駅裏	赤間駅裏土地区画整理組合	S42～S44	6.5
4	森林都市第1	森林都市(株)	S40～S44	19.5
5	森林都市第2	森林都市(株)	S41	13.9
6	森林都市第3	森林都市(株)	S41	6
7	森林都市第4	森林都市(株)	S43	7.9
8	森林都市第5	森林都市(株)	S43	3.6
9	森林都市第6	森林都市(株)	S44	14.9
10	森林都市第7	森林都市(株)	S43～S44	7.2
11	森林都市第8	森林都市(株)	S44～S46	15.1
12	森林都市第9	森林都市(株)	S46～S47	5.5
13	森林都市第10	森林都市(株)	S47～S50	28.4
14	森林都市第11	森林都市(株)	S55～S60	29
15	自由ヶ丘第12	森林都市(株)	H3～H6	22.9
16	自由ヶ丘	自由ヶ丘土地区画整理組合	S45～S46	19.8
17	自由ヶ丘・田久	森林都市(株) 他6人	S49～S51	7.4
18	河東第1	河東第1土地区画整理組合	S43～S46	17.8
19	河東第2	河東第2土地区画整理組合	S49～S51	14.1
20	河東第3	河東第3土地区画整理組合	S54～S61	12.8
21	大井	大井土地区画整理組合	S49～S53	11.4
22	徳重	徳重土地区画整理組合	S55	6.1
23	ネオポリス第1	大和団地(株) 他8人	S49～S57	13.6
24	ネオポリス第2	大和団地(株) 他13人	S56～S58	25.3
25	ネオポリス第3	大和団地(株) 他8人	S59～S60	9.7
26	ネオポリス第4	大和団地(株) 他9人	S60～S61	3.3
27	須賀浦	須賀浦土地区画整理組合	S60～H3	16.8
28	池浦	池浦土地区画整理組合	H5～H9	20.3
29	池ノ谷	池ノ谷土地区画整理組合	H8～H10	6.1
30	土穴須恵	土穴須恵土地区画整理組合	H10～H14	17.7
31	赤間駅北口	宗像市	H16～H24	3.6
32	くりえいと北	くりえいと北土地区画整理組合	H20～H24	10.9

2) 都市計画道路

本市の都市計画道路は21路線あり、そのうち9路線は計画中区間です。

【都市計画道路の整備状況】



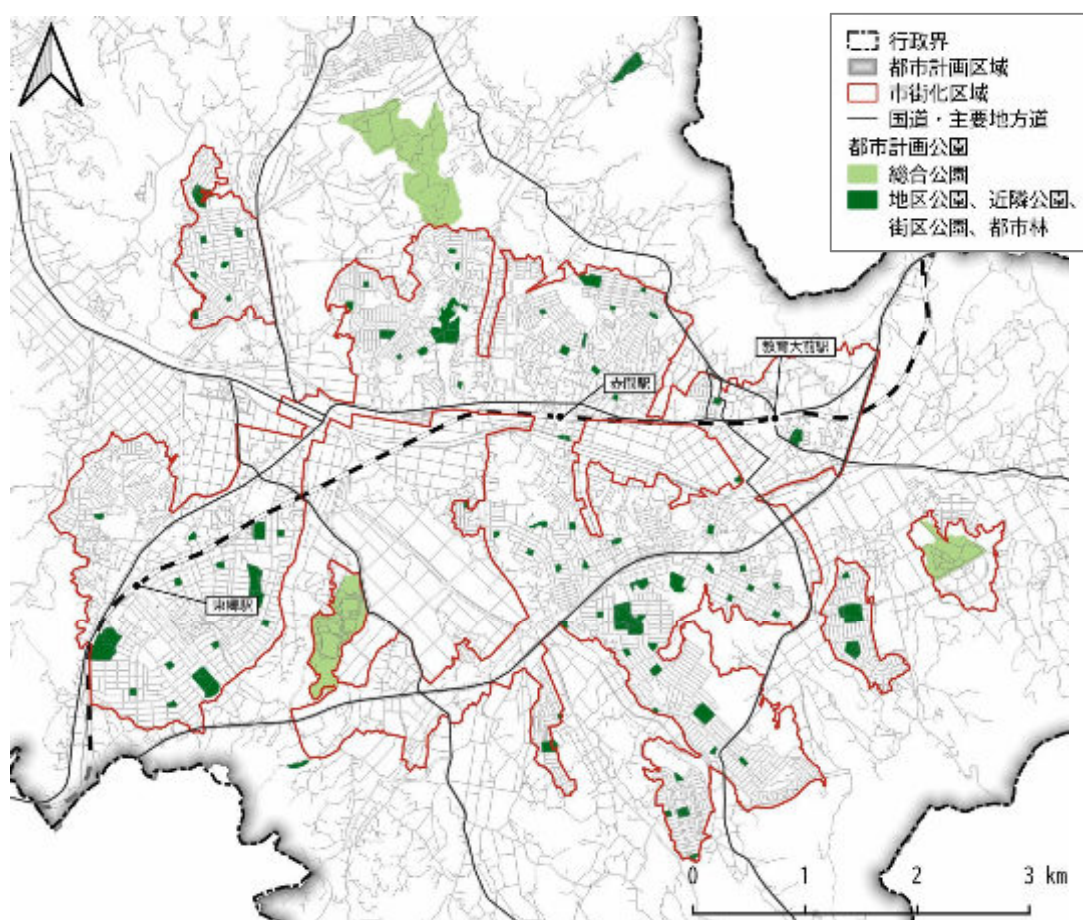
No	都市施設名称	都市計画決定事項	事業期間
1	3.3.10-1 国道3号線	L=8,952m W=25m	S38 ~ S45
2	3.4.10-2 宗像福岡線（赤間駅北口駅前広場含む）	L=10,910m W=18m 広場A=0.50ha	S61 ~
3	3.3.10-3 東郷駅丸線（東郷駅日の里口駅前広場含む）	L=1,300m W=25m 広場A=0.6ha	S40 ~ H6
4	3.4.10-4 田熊日の里線	L=1,070m W=20m	S44 ~ H3
5	3.4.10-5 赤間駅自由ヶ丘線（赤間駅南口駅前広場含む）	L=3,400m W=18m 広場A=0.83ha	S39 ~ S55
6	3.4.10-6 徳重朝町線	L=2,300m W=18m	S56 ~
7	3.4.10-7 自由ヶ丘葉山線	L=1,900m W=18m	S45 ~ S48
8	3.4.10-8 石丸河東線	L=7,150m W=16m	S57 ~
9	3.4.10-9 土穴朝町線	L=3,340m W=16m	S63 ~
10	3.4.10-10 土穴須恵線	L=1,740m W=16m	S56 ~
11	3.4.10-11 稲元河東線	L=1,260m W=16m	S56 ~ H元
12	3.4.10-12 徳重曲線	L=2,870m W=16m	
13	3.4.10-13 宮田原町線	L=440m W=16m	
14	3.5.10-14 宗像玄海線	L=900m W=14m	
15	3.4.10-16 東郷駅前線（東郷駅宗像大社口駅前広場含む）	L=120m W=19m 広場A=0.32ha	H23 ~ R元
16	3.4.10-17 葉山武丸線	L=2,770m W=16m	S61 ~ H8
17	3.5.10-18 広陵台富地原線	L=1,060m W=12m	S61 ~ S62
18	3.4.10-19 朝町自由ヶ丘線	L=920m W=18m	S63 ~ H2
19	3.4.10-20 光岡東郷線	L=1,670m W=12m	H16 ~
20	7.6.10-1 河原平原線	L=550m W=9m	S63 ~ H2
21	7.6.10-2 井牟田須賀浦線	L=610m W=9m	S63 ~ H2

出典：令和4年度都市計画基礎調査を基に作成

3) 都市計画公園整備

本市の都市計画公園は87箇所あり、総合公園が4箇所、地区公園・近隣公園・街区公園・都市林が83箇所あります。

【都市計画公園の整備状況】



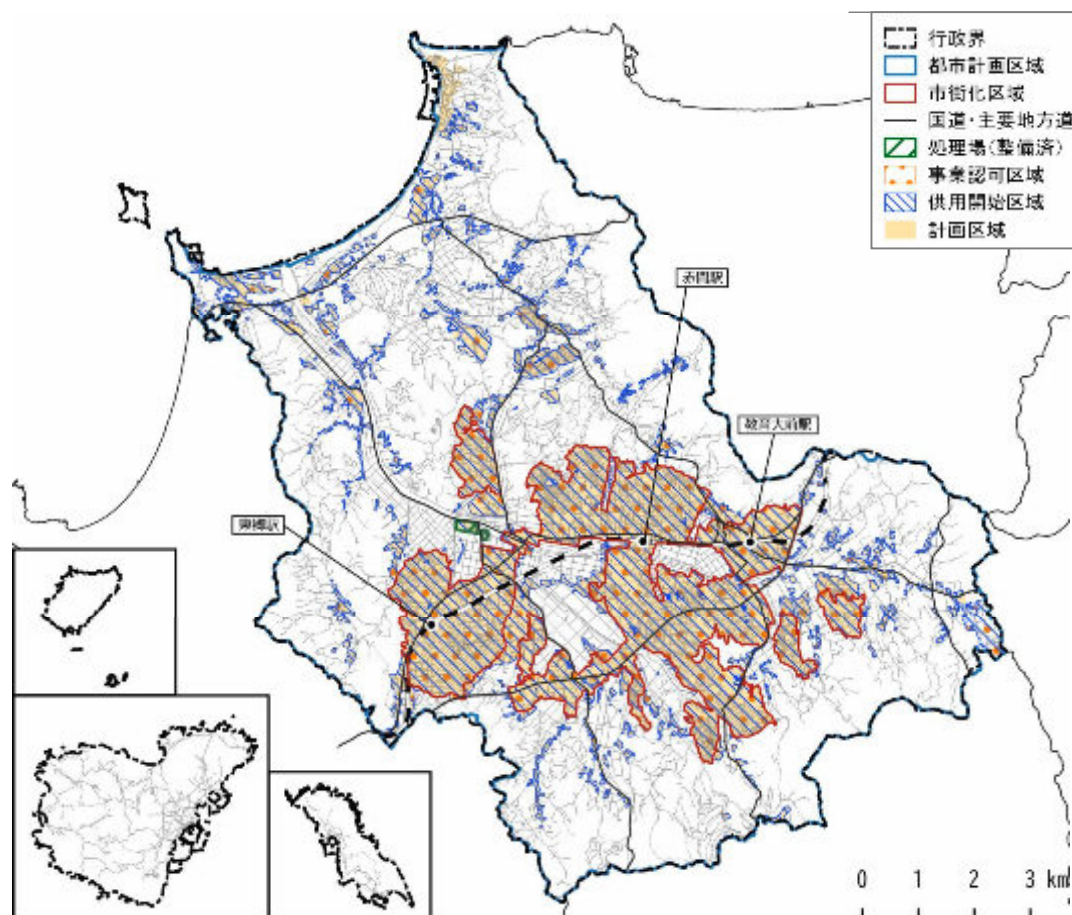
出典：令和4年度都市計画基礎調査

4) 公共下水道整備状況

市街化区域全域及び市街化調整区域の既存集落地を下水道計画区域に指定しており、その大部分を事業認可区域に指定しています。

公共下水道の整備率は92.0%、普及率は99.4%となっており、ほとんどの世帯に普及している状況です。

【公共下水道の整備状況】



出典：令和4年度都市計画基礎調査

【公共下水道の整備率】

	全体計画区域面積 (ha)	事業認可区域面積 (ha)	供用面積 (ha)	整備率 (%)
公共下水道	2,857.9	2,729.0	2,629.6	92.0

出典：下水道課 (R5 時点)

【公共下水道の普及率】

	世帯数 (世帯)	供用区域戸数 (戸)	普及率 (%)
宗像市	44,884	44,606	99.4
市街化区域内	43,866	43,603	99.4

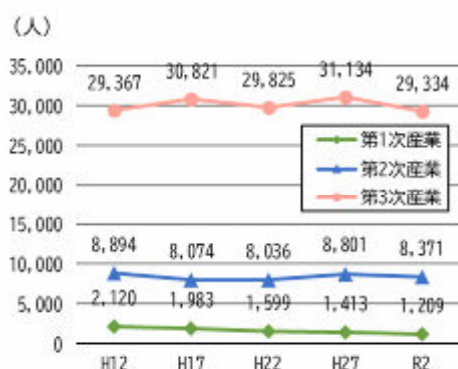
出典：下水道課 (R5 時点)

(9) 産業の状況

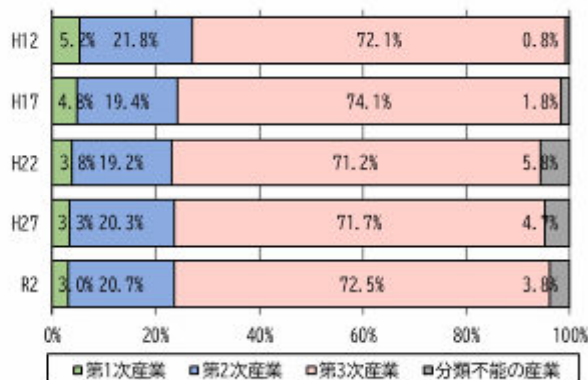
1) 産業3区分従業者数

産業3区分の従業者数は過去10年間ほぼ横ばいとなっています。各産業の割合推移は、第1次産業が減少傾向となっています。

【産業3区分の従業者数と割合の推移】



出典：国勢調査

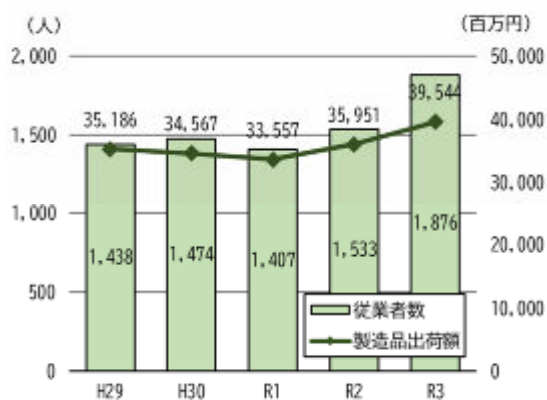


出典：国勢調査

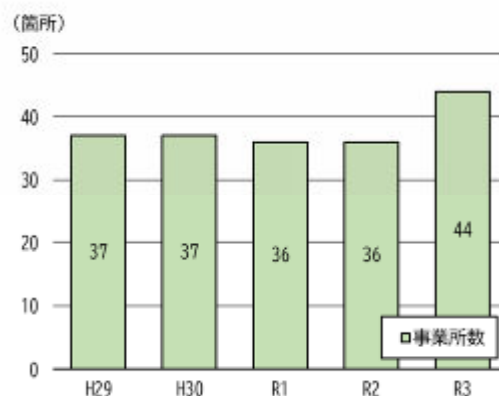
2) 工業の推移

平成29年から令和3年までの5年間で従業者数が438人増加、製造品出荷額は約43.6億円増加しており、事業所数は7箇所増加しています。

【工業の従業者数、製造品出荷額、事業所数の推移】



出典：工業統計調査

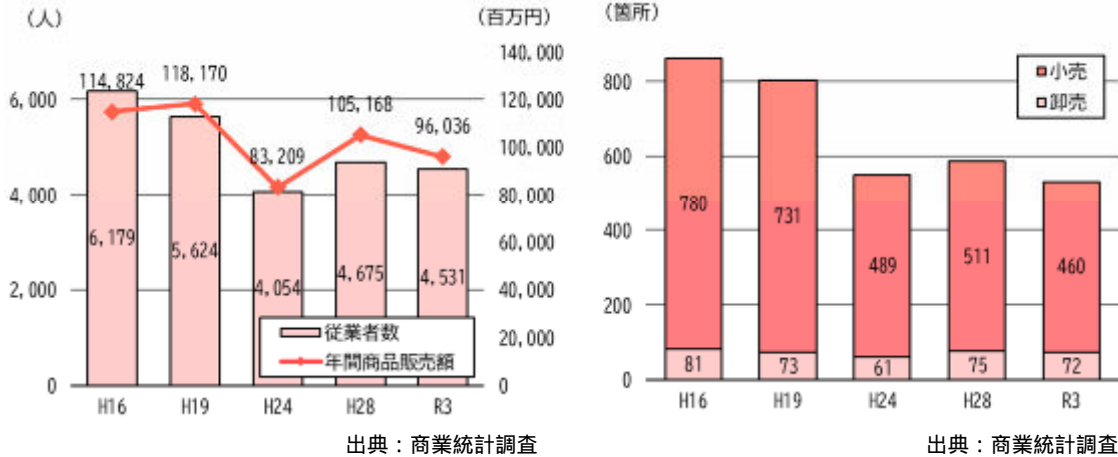


出典：工業統計調査

3) 商業の推移

令和3年現在、年間販売額は約960億円、事業所数は532箇所となっています。平成24年以降商業統計調査の調査方法が大幅に変更されたため、過年度との比較はできませんが、近年はともに減少傾向となっています。

【商業の従業者数、年間商品販売額、事業所数の推移】

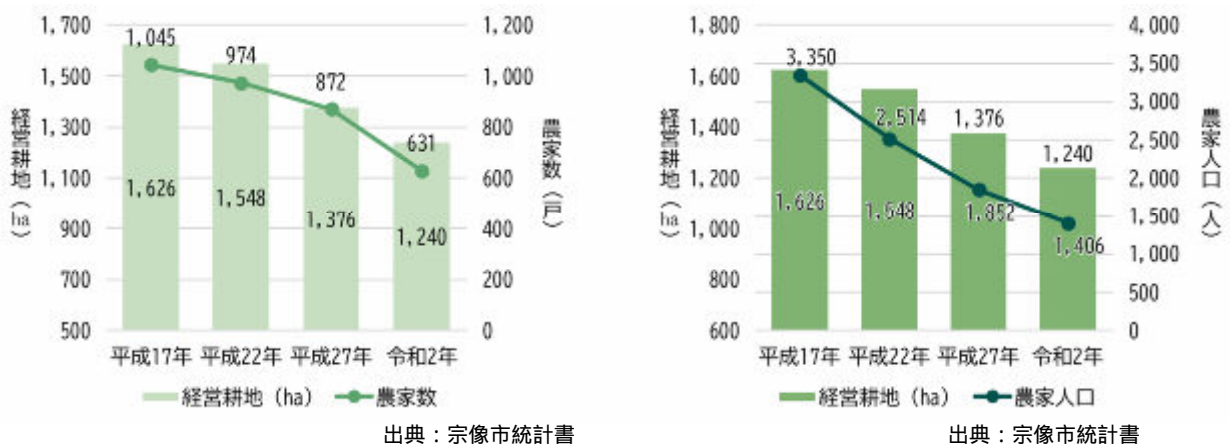


商業統計調査については、平成24年以降調査設計の大幅な変更があったため以前の数値とは接続しない

4) 農業の推移

経営耕地面積は、令和2年現在1,240/ha、農家数は631戸、農家人口は1,406人であり、ともに減少傾向となっています。

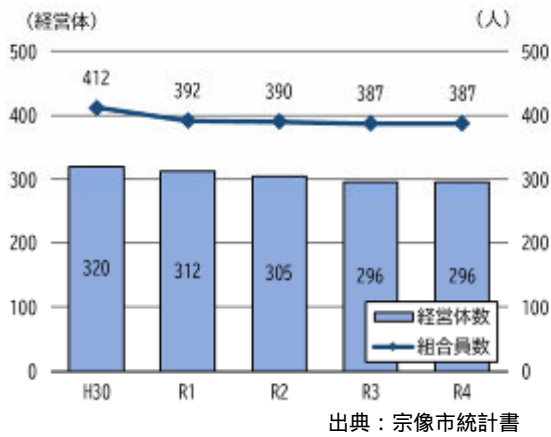
【農家数、農業人口の推移】



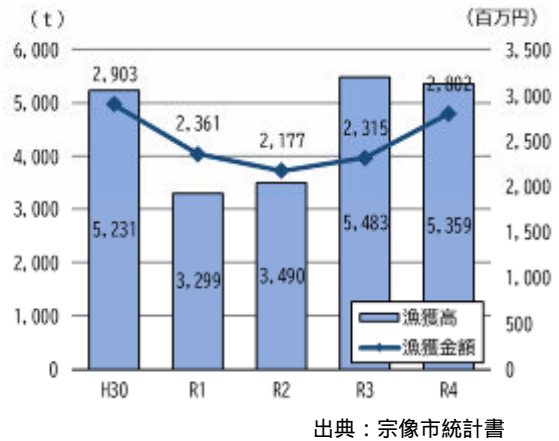
5) 漁業の推移

令和4年現在の（組合員数）は387人、漁業経営体数は296経営体、同年現在の漁獲高は県内トップクラスの5,359トンです。漁業経営体数及び漁業就業者数は、平成30年から令和3年までは微減傾向にありますが、令和3年から令和4年にかけては横ばいで推移しています。一方で漁獲高は、平成30年から令和元年にかけて減少傾向にあり、令和元年以降、令和3年にかけて増加傾向に転じましたが、その後令和3年から令和4年にかけては減少傾向にあります。また、漁獲金額は、令和3年までは横ばいであり、令和3年から令和4年にかけては増加傾向にあります。

【漁業就業者数】



【漁獲高・漁獲金額の推移】

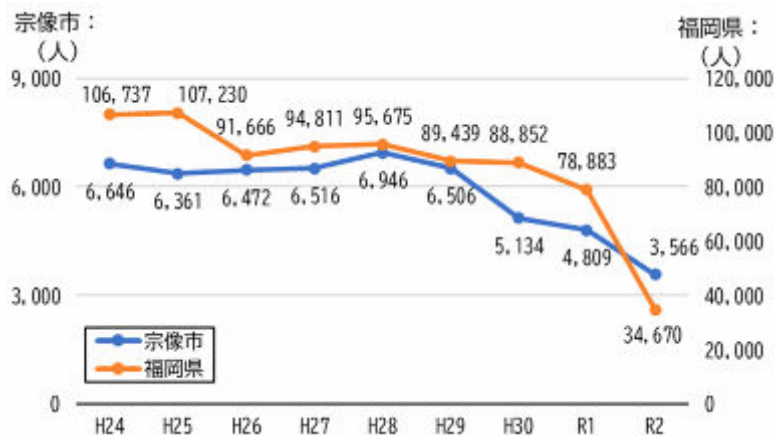


6) 観光入込客数の推移

宗像大社をはじめ、多くの観光資源を有する本市は、県内第3位の観光入込客数（平成29年時点）を誇っています。

平成30年以降は新型コロナウイルス感染症の影響により、福岡県、本市ともに減少傾向となっていますが、県全体と比較すると本市の方が緩やかな減少幅となっています。

【観光入込客数の推移】



1 - 2 . 現況を踏まえた課題の整理

前項の現況を踏まえた課題について、「強み」・「弱み」に分類し、下表のとおり整理します。

<項目>	<強み>	<弱み>
人口	<ul style="list-style-type: none"> ○市街化区域を中心に将来にわたり都市機能を支える一定の人口集積を保持 ○人口減少が予測されるものの急激な変化はなく緩やかに進行する見込み ○公共交通サービスや生活利便施設の立地を支える一定の人口集積 	<ul style="list-style-type: none"> ○緩やかな人口減少が見込まれるなか、人口密度の低下が顕著なエリアの存在 ○令和7年以降、30%以上が高齢者となる ○就職を契機とした若年世代の転出が顕著
土地利用	<ul style="list-style-type: none"> ○良好な住宅団地が形成 ○住宅を中心に歴史や文化等の地域資源が調和した土地利用が形成 	<ul style="list-style-type: none"> ○駅周辺の市街地においても空き家率が増加 ○市街化区域が拡散しておりコンパクトではない ○農業の経営耕地面積が年々減少
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ○鉄道や急行バスの運行により利便性が高く、福岡都市圏及び北九州都市圏へのアクセス性が高く、一部区間は公共交通軸に位置付け ○中心市街地と郊外を結ぶ路線バス、それを補完するコミュニティバス・ふれあいバス等が充実 	<ul style="list-style-type: none"> ○市街化調整区域において公共交通の空白地域が存在 ○自家用車に対する依存度が高いため、路線の減少・廃止による公共交通サービス低下の懸念
都市機能	<ul style="list-style-type: none"> ○市街化区域を中心に各種都市機能が集積 	<ul style="list-style-type: none"> ○人口減少等を背景とした市街化調整区域における既存集落の衰退、生活利便性の低下
災害	<ul style="list-style-type: none"> ○市内全域において避難所を指定 	<ul style="list-style-type: none"> ○徒歩圏内に避難所が立地していない箇所が存在 ○市街化区域において土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域、浸水リスクが高いエリアが存在 ○開発ポテンシャルが高い区域における災害リスクの存在
都市基盤整備	<ul style="list-style-type: none"> ○東西を横断する国道3号及び国道495号、南北は主要地方道等の広域的な幹線道路が充実 ○生活に身近な範囲で都市公園が配置 ○ほとんどの世帯に普及する公共下水道 	<ul style="list-style-type: none"> ○未整備の都市計画道路の存在
産業	<ul style="list-style-type: none"> ○宗像大社や道の駅むなかたをはじめ、観光入込客数が多い ○製造品出荷額及び漁獲金額が増加傾向 	<ul style="list-style-type: none"> ○農家数及び農家人口などが年々減少傾向

1 - 3 . 都市づくりを取り巻く社会潮流の整理

全国的に人口減少・少子高齢化が進行するなか、地域コミュニティや集落の存続が懸念されています。また、激甚化・頻発化する自然災害への対応やコロナ禍を踏まえた新たな生活スタイル、多様化するニーズへの対応など、都市づくりに求められる課題は複雑化しています。

これらの状況下において、今後も持続可能な都市づくりを実現するため、下記のような社会情勢の変化や近年のまちづくりの動向を的確に捉え、本計画における都市づくりの方針に反映していくことが重要です。

【上記項目の上位計画への位置付け確認】

国土利用計画(全国計画)第6次()
 福岡都市圏 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針()
 第3次宗像市総合計画()

【全国的な社会情勢の変化】

人口減少・少子高齢化の進行()
 新型コロナウイルス感染症拡大を契機とした人々の生活様式の変化、ニーズの多様化()
 ウェルビーイング(幸福・健康など)の重視()
 地球温暖化など地球規模での環境問題の深刻化()
 大規模な自然災害の激甚化・頻発化() など

【まちづくりの動向】

コンパクト・プラス・ネットワークの深化()
 既存ストックの活用促進()
 居心地が良く歩きたくなる通りの形成()
 オープンスペースの有効活用・充実()
 職住近接のまちづくりの推進()
 官民連携のまちづくりの推進()
 デジタル技術の急速な進展()
 自動運転バスやデマンド交通、MaaS、シェアサイクルなど多様な交通手段の確保()
 観光交流の拡大、インバウンド需要への対応()
 グリーンインフラの取組推進()
 生物多様性の確保()
 脱炭素のまちづくりの推進()
 居住の安全性の確保、災害ハードエリアから安全なまちなかへの移転・誘導の促進()
 河川流域全体での総合治水対策の推進
 通学路など生活道路の改善()
 ユニバーサルデザイン化の推進
 景観まちづくりの推進()
 予防保全型のインフラ老朽化対策など、アセットマネジメントの推進()

1 - 4 . 都市づくりの分野別の対応方針

現況を踏まえた課題と都市づくりを取り巻く社会潮流を踏まえ、分野別に取り組むべき対応方針について、下表のとおり整理します。

分野		分野別の対応方針
	土地利用	<p>多極連携の集約型都市構造の実現に向けた一層の取組推進 中心的な役割を担う赤間駅周辺等のさらなる拠点性・利便性の向上 高齢化の進行に備えた医療施設や高齢者福祉施設等の機能充実 地域特性を活かした多様な暮らし方に応じた住環境の創出 空き家や空き地等の既存ストックを活用したまちづくりの推進 地区計画等の活用による良好な居住環境の保全・創出 市の活力向上に資する新たな産業基盤の創出 市街化調整区域における、自然環境と都市環境が調和する土地利用の保全 多面的な機能を有する農地の保全・活用 漁港機能の改善・整備等による営漁環境の向上</p>
都市施設等	交通	<p>本市の産業経済活動を支える広域的な道路ネットワークの形成 ユニバーサルデザインの推進による快適な歩道・自転車走行空間の創出 居住地における狭あい道路の拡幅整備及び安全対策の推進 高齢化の進行に伴う公共交通需要の高まりに対応する駅のバリアフリー化の推進、バス路線の維持 多様なニーズに対応するデジタル技術を活用した移動しやすい環境の形成 円滑な乗り継ぎなどを可能にする交通結節点の機能強化</p>
	公園・緑地	<p>緑のネットワークの構築などによる生態系を考慮した生物多様性の保全と創出 民間活力を誘導するなど、官民連携による新たな公園の活用 誰もが安全・安心して利用できるインクルーシブな公園づくり 長寿命化に基づく公園や緑地の計画的な維持管理</p>
	その他都市基盤	<p>河道掘削や拡幅などによる流域治水対策の推進 老朽化が進む管渠の計画的な更新・維持管理 ごみ処理場、火葬場などの適正かつ効率的な管理運営 老朽化が進む施設の長寿命化や集約化による機能強化、既存ストックの有効活用の推進</p>
都市環境形成	景観	<p>文化財及び地域特性に応じた多様な景観資源の保全・活用 魅力ある景観資源を活かした回遊性の向上 住民参加による地域の魅力ある景観形成</p>
	環境	<p>コンパクトシティの形成による環境負荷の少ない都市構造の実現 エネルギー利用の効率化 自立分散型エネルギーの導入促進 環境負荷の少ない次世代交通の導入</p>
	安全・安心	<p>災害ハザードエリアにおけるハード・ソフト両面からの対策 避難路や緊急輸送路、避難所となる道路・施設等のインフラの強靱化 建築物の不燃化・耐震化の促進 通学路などにおける安全な歩行空間の確保 災害リスクの高い地域における移転促進 広域的な連携による流域治水の推進 防災や減災に資するデジタル技術を活用した強靱な都市環境の形成</p>
	福祉	<p>ユニバーサルデザインのまちづくりの推進 交通弱者に配慮した交通ネットワークの形成</p>

第2章 都市づくりの目標と基本方針

2 - 1 . 計画改定の視点

本計画は、都市づくりを取り巻く近年の潮流や、前章の課題及び分野別の対応方針を踏まえ、以下の視点に基づき第2次宗像市都市計画マスタープランの改定を進めます。

視点1 コンパクト・プラス・ネットワークの深化と拠点性の向上

現行の拠点機能を強化しつつ、高齢化の進行に対応するため、生活に身近な範囲において拠点や中心を設定しており、拠点間の交通ネットワークづくりによる連携強化、各種機能の相互補完を図る。

赤間駅や東郷駅をはじめとする駅周辺の拠点については、多様な都市機能の集積などによりにぎわいや利便性を高めるとともに、個性や魅力をさらに磨き上げ、若者世代をひきつける拠点形成を図る。

視点2 地域特性を活かした、戦略的な土地利用の推進による市の活力創造

郊外部における適正な土地利用の規制と誘導により、周辺の農地や集落等の環境との調和を図りつつ、広域交通のポテンシャルを活かした、地域産業活性化に資する工場誘致の用地確保を図る。

市街化調整区域等における無秩序な土地利用を抑制しつつ、災害リスク等を考慮した上で、地区計画制度の活用等により、持続可能な地域づくりを目指す。

視点3 既存ストックを最大限に活かした、多様な主体との共創による持続可能な都市の実現

郊外部の住宅団地の多くは、建物の老朽化や住民の高齢化が進行しており、建て替えの時期を迎えている。建て替えを機に、多様な世代が住み続けられる住環境への再生を図る。これまで培ってきた公共施設等を将来にわたり有効に活用するため、公共施設の長寿命化・統廃合・集約化等により、効率的な維持管理と効果的な機能強化を図る。

道路空間や公園等の公共空間については、官民連携も視野に入れて一体的に活用することで、多様な人々の活発な交流を促し、にぎわう場としての創出を図る。

人口減少とともに今後も増加が懸念される空き家や空き地については、適正な管理に努めるとともに、地域コミュニティの維持やにぎわいの創出など、地域課題の解消に向けて有効活用を図る。

視点4 激甚化・頻発化する自然災害、地球温暖化への対応

災害リスクが高い地域については、防災対策の強化を図るとともに、土地利用やリスクの状況に応じて、開発規制や災害リスクの低い地域への緩やかな誘導を図る。

自助・共助といった行動が命を守るための基本的な行動となることから、災害情報の伝達や自主防災組織の設立・取組を支援する。

地球温暖化の防止に向けて、市民・事業者・市が一体となって、ゼロカーボンシティの実現を目指す。

視点5 多彩な自然・歴史文化資源を活かした観光交流拠点の形成

大島、地島、沖ノ島、勝島の島々、四塚連山などの豊かな自然環境、宗像大社などの世界遺産、鎮国寺などの歴史的環境資源、道の駅等観光ストックを活かした観光拠点づくりによる交流人口の拡大を図る。

多彩な自然・歴史資源を活かし、人々を惹きつける観光拠点を形成するとともに、市内や周辺都市との交流・連携を促進することで、地域経済の活性化を図る。

市民・事業者・市が一体となり、地域資源を保全・活用する取り組みを推進する。

2 - 2 . 都市づくりの理念と目指すべき都市像

第3次宗像市総合計画や前項の改定の視点を踏まえ、都市づくりの理念と目指すべき都市像を示します。

第3次宗像市総合計画

【都市像】『心地よい生活空間の中で、安心して住み続けられるまち』

【都市の目指す姿】

時代の変化に対応した持続可能な都市の実現に向け、まちにある魅力を最大限に引き出し、誰もが快適に暮らせるまちを目指します。

第3次宗像市都市計画マスタープランにおいては、総合計画における都市像や本計画の改定の視点を基に、都市づくりの理念・目指すべき都市像を検討します。

第3次宗像市都市計画マスタープラン改定の視点

- コンパクト・プラス・ネットワークの深化と拠点性の向上
- 地域特性を活かした、戦略的な土地利用の推進による市の活力創造
- 既存ストックを最大限に活かした、多様な主体との共創による持続可能な都市の実現
- 激甚化・頻発化する自然災害、地球温暖化への対応
- 多彩な自然・歴史文化資源を活かした観光交流拠点の形成

【都市づくりの理念】

『宗像版多極連携の集約型都市構造の形成』

【目指すべき都市像】

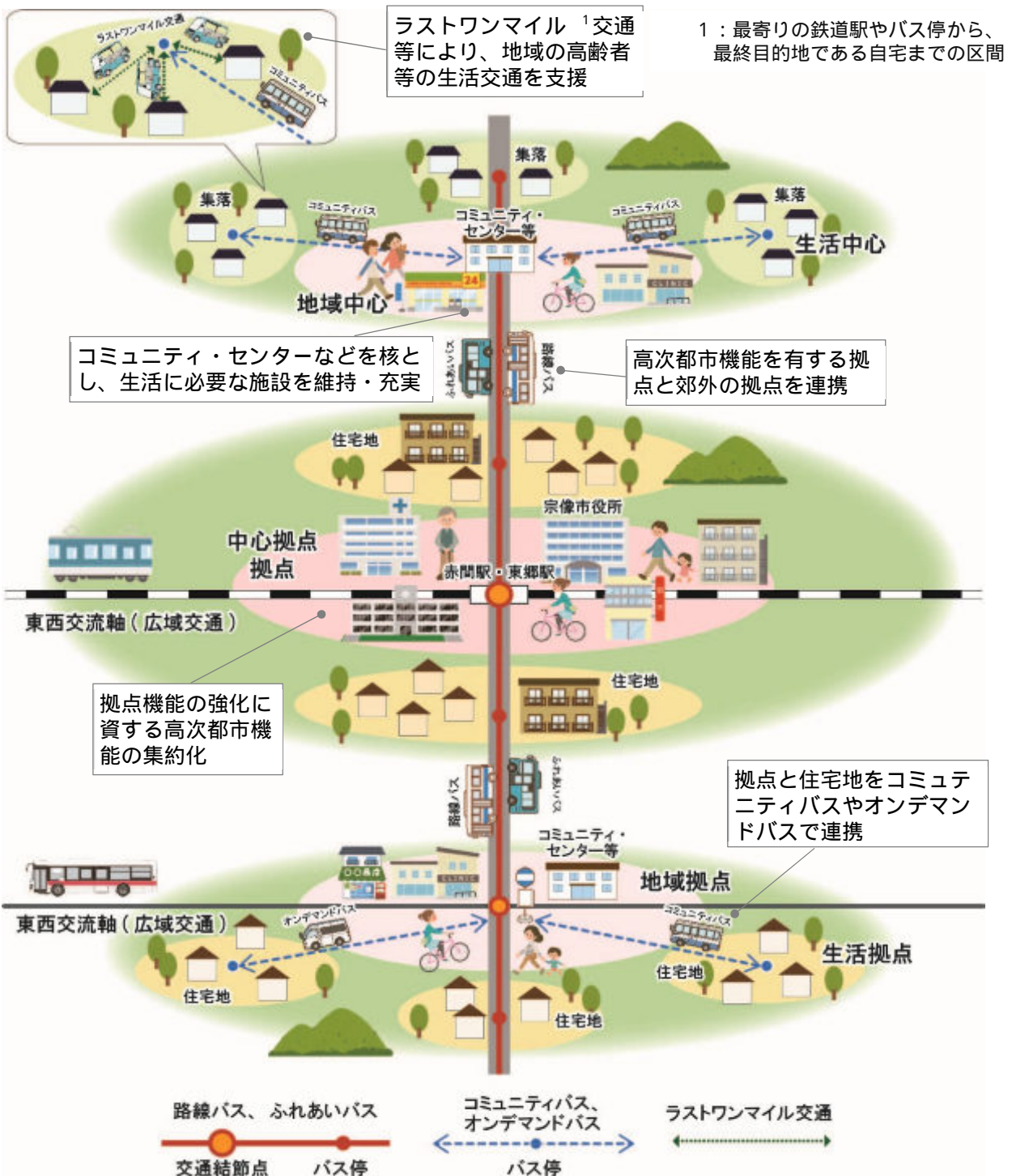
『コンパクトで魅力的な地域がネットワークする生活交流都市』

- 1 誰もが住み続けられる、快適で安全・安心な「まち」
- 2 活発な交流・活動を生み出し、人々の暮らしや文化を育む「まち」
- 3 多彩な自然・歴史資源と共生する「まち」
- 4 観光拠点を磨き上げ、交流ネットワークを育む「まち」
- 5 多様な主体との共創により新たな価値やイノベーションを創出する「まち」

『宗像版多極連携の集約型都市構造』のイメージ

駅周辺は拠点機能の向上に資する高次都市機能の**集約化**を目指す
 地域特性に応じた交通ネットワークの形成による連携強化、各種機能の相互補完を図る
 各拠点や地域中心は生活に必要な施設の**維持・充実**を目指す
 特色ある公共公益施設を地域の個性・魅力づくりに**活用**する
 さらなる**拠点機能の強化・連携、緩やかな都市機能等の誘導**により多極連携の集約型都市構造を形成する

注)「極」とは、「拠点」や地域の「中心」を担う箇所を総称して表現したものです。



2 - 3 . 将来都市構造

将来都市構造の設定にあたっては、第2次宗像市都市計画マスタープランの考え方を踏襲しつつ、「宗像版多極連携の集約型都市構造の形成」を目指す観点から、以下の基本的な方針のもと、第3次宗像市都市計画マスタープランにおける将来都市構造を設定します。

【将来都市構造設定にあたっての基本的な方針】

1 . 第2次宗像市都市計画マスタープランの将来都市構造における拠点設定の妥当性を検証した上で設定

第2次宗像市都市計画マスタープランにおける将来都市構造は下図のとおりです。都市の骨格を形成する「中心拠点」、「拠点」、「地域中心」について、現状の都市機能の集積状況等を鑑み設定の妥当性を検証しました。 **おおむね踏襲しつつ、市役所を新たに拠点として設定**



拠点設定の
妥当性検証

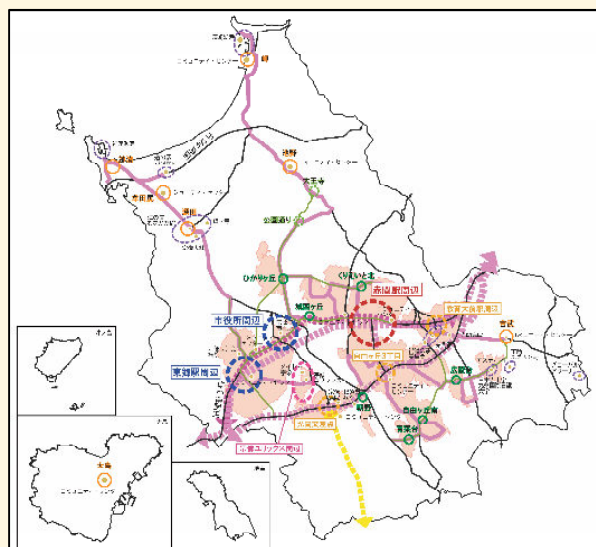
2 . 多極連携の集約型都市構造を形成する観点から多様な拠点を設定

第3次宗像市都市計画マスタープランにおいては、多極連携の集約型都市構造の形成を目指しており、地域特性に応じた多様な拠点等の形成、有機的な連動により利便性や魅力を高めていくことが求められています。

また、市全体を見渡した将来都市構造において、きめ細かな拠点を位置づけ、将来の地域のあり方を示す必要があります。

以上を踏まえ、第3次宗像市都市計画マスタープランの将来都市構造の検討にあたっては、上記の第2次宗像市都市計画マスタープランにおける拠点を踏襲しつつ、集約型都市構造の考え方を基本に市街化区域及び市街化調整区域における拠点のあり方を示した、右図「宗像市立地適正化計画」の目指すべき都市の骨格構造を踏まえて設定します。

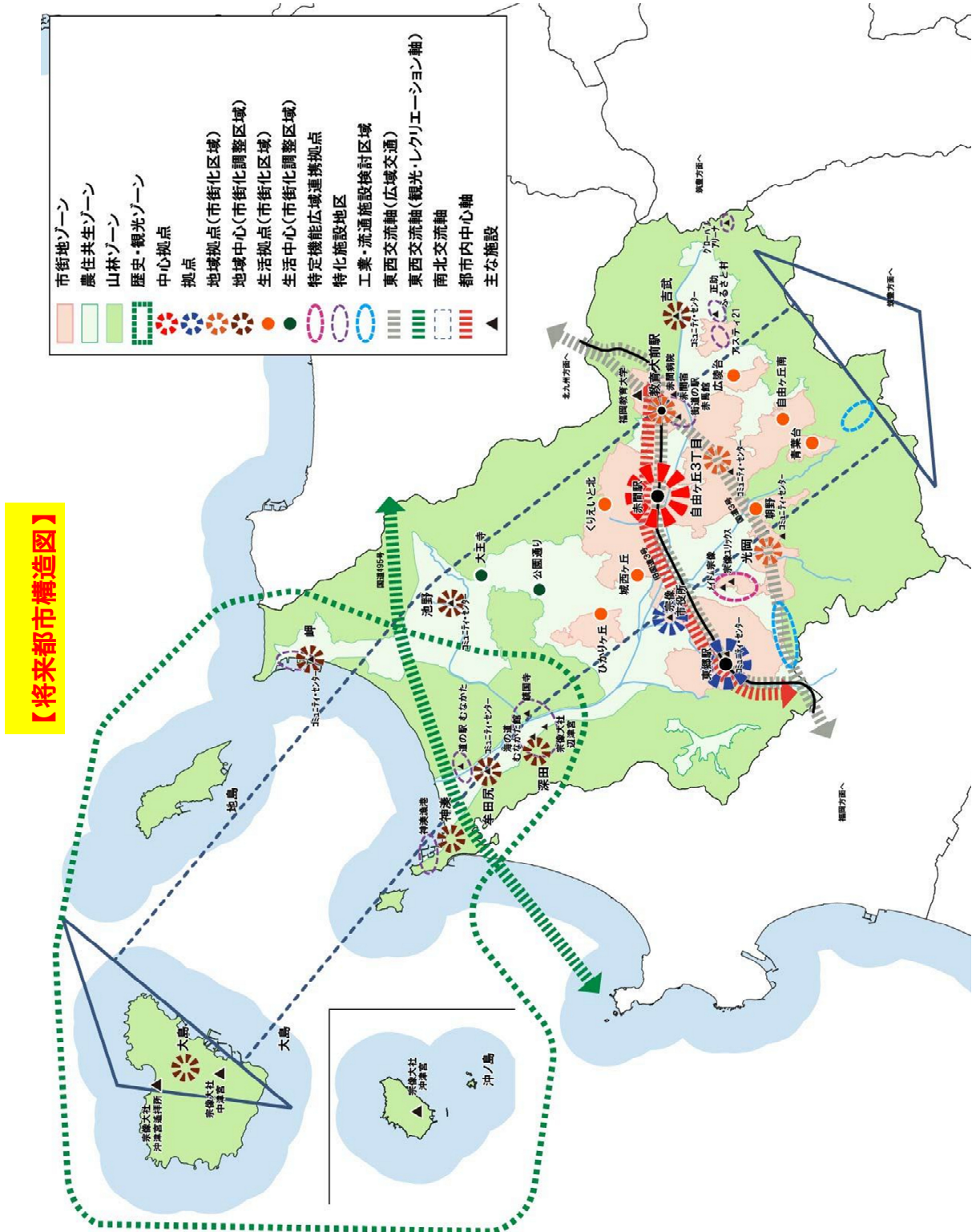
きめ細かく拠点を設定するため、地域中心、生活拠点、生活中心等を新たに位置づけ



【将来都市構造設定にあたっての基本的な方針】

将来都市構造設定にあたっての基本的な方針を踏まえ、以下のとおり「ゾーン」、「拠点」及び「中心」、「軸」を設定します。

	名称	設定箇所	形成方針
ゾーン	市街地ゾーン	中心市街地：旧国道3号沿いの東郷駅から赤間駅、教育大前駅に至る区域	多様な都市機能の集積を図るとともに、それらを支える居住人口を集積するため、良好な市街地環境整備を推進
		住宅市街地：市街化区域内の住宅系土地利用を中心とする区域	
	農住共生ゾーン	市街化調整区域のうち、山林以外で農地や集落が形成されている区域	豊かな自然環境と調和する集落環境の保全・整備を促進
	山林ゾーン	山林として土地利用が形成されている区域	レクリエーションや防災など、多面的な機能の発揮が期待できることから保全・活用を推進
	歴史・観光ゾーン	宗像大社や鎮国寺、大島、地島などの島々を含む区域	自然環境や歴史的遺産、農漁業を活かした観光・交流を促す拠点やネットワークを形成
拠点中心	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の維持を図る。
	地域拠点 (市街化区域)	教育大前駅周辺、自由ヶ丘3丁目周辺、国道3号光岡交差点周辺	交通ポテンシャルを活かし、地域の日常的な利便性の維持・充実に資する商業・医療機能などの立地を促進
	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、城西ヶ丘、自由ヶ丘南、ひかりヶ丘、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
軸	東西交流軸 (広域交通)	本市と福岡市・北九州市を結ぶ軸 (国道3号、JR鹿児島本線)	主として広域的な連携・交流に資する自動車・公共交通の円滑化を促進
	東西交流軸(観光・レクリエーション軸)	本市と福岡市・北九州市を結ぶ軸 (国道495号)	玄海国定公園内の自然環境や沿道景観に配慮した道路整備、道の駅むなかた周辺の円滑な交通を促進
	南北交流軸	筑豊地域と大島に至る本市を結ぶ軸	中心拠点や観光・レクリエーション施設へのアクセス性を高め、筑豊地域(若宮IC方面)との結びつきを強化
	都市内中心軸	旧国道3号に位置づけ、教育大前駅から東郷駅を結び、国道3号に至る軸	自動車、歩行者、自転車など、多様な交通に対応できるように安全で快適な道路整備を推進
その他	特化施設地区	アスティ21(むなかたりサーチパーク)、宗像大社辺津宮・鎮国寺・海の道むなかた館周辺、神湊漁港、鐘崎漁港、道の駅むなかた周辺、街道の駅赤馬館周辺(赤間宿)、グローバルアリーナ、正助ふるさと村、公共公益施設集積箇所	多様で高次な市民活動や広域な観光・文化の交流を促進
	工業・流通施設 検討区域	国道3号沿線、朝野	市の活力向上に向けて、周辺環境に十分配慮しながら工業や物流などの土地利用を促進



第3章 土地利用の方針

3 - 1 . 土地利用について

(1) 土地利用に関する主な対応方針

都市づくりに関する現況や課題、社会潮流を踏まえ、主な対応方針を以下に示します。

< 都市機能に関する方針 >

● **多極連携の集約型都市構造の実現に向けた一層の取組推進**

- 中心的な役割を担う赤間駅周辺等のさらなる拠点性・利便性の向上
- 高齢化の進行に備えた医療施設や高齢者福祉施設等の機能充実

< 住環境に関する方針 >

- 地域特性を活かした多様な暮らし方に応じた住環境の創出
- 空き家や空き地等の既存ストックを活用したまちづくりの推進
- 地区計画等の活用による良好な住環境の保全・創出
- 市街化調整区域における、自然環境と都市環境が調和する土地利用の保全
- 集落の特色を活かした自然環境及び農漁村環境と共生した安全で魅力ある住環境の整備

< 産業に関する方針 >

- 市の活力向上に資する新たな産業基盤の創出
- 多面的な機能を有する農地の保全・活用
- 漁港機能の改善・整備等による営漁環境の向上

(2) 土地利用の基本方針

上記の対応方針を踏まえ、土地利用に関する基本方針を以下に示します。

都市的空間

- 1 低層住宅地

- 市街地の大部分を占める低層住宅地は、計画的に開発された戸建住宅を中心とする住宅団地が多く、緑豊かで良好な住環境を備えています。今後も戸建住宅を中心とする、ゆとりとうるおいのある住環境を維持、保全するとともに、多様な生活スタイルに応じた住環境を形成します。
- 昭和40年代に開発された日の里や自由ヶ丘などの大規模住宅団地においては、高齢化の進行とともに空き地・空き家が増加しており、今後ますます顕著になることが予想されるため、空き家や空き地等の既存ストックを活用し、若者・子育て世代などの流入促進を図ります。
- 計画開発地以外の低層住宅地において、道路をはじめとした都市基盤が整っていない地域では、幹線道路に円滑にアクセスできる道路整備などを促進します。
- 郊外の計画的に整備された住宅団地においては、すでに良好な住環境が形成されていることから、将来にわたりその環境を保全するとともに、低未利用地などを活用し、さらなる生活利便性の向上に資する施設の立地を促進します。

- 駅周辺などの低層住宅地においては、立地ポテンシャルを活かすとともに、生活利便性をより高めるため、用途地域の変更などを視野に入れた有効な土地利用を図ります。

：居住や業務などの用途に供されておらず、またはその利用の程度が周辺の地域に比べて著しく劣っている土地

- 2 中層住宅地

- 中層住宅地として整備された日の里5丁目をはじめとする住宅団地は、老朽化が進んでおり、建築物の機能更新が求められていることから、建て替えを好機と捉え、多様な主体との共創により、多世代が住み続けられる住環境への再生を図ります。

- 3 低中層住宅地

- 赤間、東郷、原町など古くからの市街地や集落周辺は、地域の歴史や特性を活かした住環境の保全を基本としながらも、多様さを受け容れる複合的な住宅地とします。低未利用地などの利用促進と、戸建住宅や集合住宅などの誘導を計画的に行うとともに、住環境に調和する利便施設や業務施設などの立地をある程度受認し、多様性と秩序ある低中層住宅地を形成します。
- 道路をはじめとした都市基盤が整っていない地域では、幹線道路に円滑にアクセスできる道路整備などを促進します。

- 4 中心商業地

- 赤間駅、東郷駅周辺は、商業・業務、医療・福祉機能の集積地として土地の高度利用を促進するとともに生活利便機能を誘導し、活気と賑わいのある都市空間を形成します。
特に、赤間駅周辺は、中心拠点として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し、本市の顔として生活、文化、アメニティ機能に富んだ魅力的な都市空間の形成を目指します。
- 市街地縁辺部からの住み替えや新規居住者の受け皿となるよう、土地の高度利用などにより、多様な世代が暮らせる都市型住宅などの導入や住み替えなどによる中心部の人口増加に対応した商業施設や公共公益施設の集積、駅の乗り換えの利便性を高める駐車場の確保などのため、市街地拡大を含む計画的な開発を一体的に進め、複合的な機能を有する中心拠点を形成します。
- 東郷駅周辺は、駅北側市街地において、アクセス道路である都市計画道路宗像福岡線などの交通基盤整備を進め、快適で安全な歩行者空間の確保や商業・業務環境の向上を図り、大規模低未利用地の計画的な市街地整備を促進し、拠点にふさわしい良好な市街地を形成します。

- 5 近隣商業地

- 日常生活圏の中心に近隣商業地を配置し、買い物などの商業施設や医療・福祉施設などの立地を促進し、地域住民の日常的な利便性を高めます。
- 旧国道3号及び都市計画道路赤間駅自由ヶ丘線などの沿道は、地域のニーズに対応した商業施設や中高層住宅を計画的に誘導し、魅力的で利便性の高い商業・居住機能の充実を図ります。
- 教育大前駅周辺は、駅前としての利便性や旧赤間宿の持つ歴史的遺産、学生の街という特性を活かし、地域住民や学生にとって魅力ある商業施設の立地を誘導します。
- 既存商業地は、商業、日常生活サービス機能と居住機能のバランスや共存に配慮した魅力的な街なみの再生を促進します。

- 6 沿道商業地

- 国道3号沿道は、中心商業地との適切な役割分担を図ったうえで、周辺環境との調和に配慮した商業機能の立地を許容します。なお、**新規の大規模集客施設については、中心市街地との機能分担に配慮し、過度な立地を抑制**します。
特に、光岡交差点周辺では、ロードサイド型店舗など、すでに一定の商業関連施設が集積立地しているため、今後新たな土地利用を図る際には、中心拠点や既存商店街との役割分担に配慮します。

- 7 工業流通業務地

- 国道3号沿道の王丸と徳重は、現況の土地利用実態を踏まえつつ、工業や物流、日常生活に必要な店舗など、市の活力向上や地域住民の利便性向上に資する施設の立地を誘導します。また、既存工業の生産環境を維持、増進しながら、幹線道路沿道の立地特性を活かした流通施設との適正な共存を図ります。
- 新規の企業誘致や既存企業の再配置を適正に進めるため、自然環境の保全や周辺環境との調和を前提として、地域資源を重視した工場や地域産業活性化に資する工業用地の確保を図ります。なお、新たな産業基盤を創出する際には周辺環境に配慮するとともに、十分な緑地確保を図ります。
- 用地については、広域交通の利便性が高く、まとまった用地が確保できる若宮インターチェンジ近接地や、福岡都市圏や北九州工業地域における既存工場との連携が可能で、質が高く低コストの整備を計画的に進めることができる国道3号沿道に確保することを想定します。
なお、工業流通業務地は、大規模集客施設の新たな立地など無秩序な商業集積を抑制し、土地利用の整序を進めます。

- 8 学術研究地区

- 既定の地区計画制度の適切な運用により、周辺環境への影響が少ない研究所や教育施設を計画的に誘導し、緑の多いリサーチパークとしての環境を保全、形成します。

- 9 歴史文化交流地区

- 宗像大社辺津宮、鎮国寺、海の道むなかた館周辺は、歴史的遺産を保全しながら、生きた教材として活用する郷土学習の場を形成します。
- 宗像大社などの歴史資源を活かし、周辺地域との調和を図りながら、観光機能と地域住民の生活文化を支える機能を将来にわたる維持・保全を図ります。

自然・田園的空間

- 1 山林

- 本市を取り囲む山林や吉田ダム周辺の山林は、水源かん養や生態系の保持、大気浄化、都市防災そして本市固有の郷土景観を形成するなど多面的な機能を有しています。このため、これらの機能の保全を原則とし、都市的開発を抑制しますが、高速道路や国道等と近接する広域基盤を有する地域については、周辺環境との調和や災害ハザードの状況を踏まえ、位置的ポテンシャルを活かした都市的土地利用の促進を図ります。
- 山歩きや登山など身近な自然として親しまれている新立山、許斐山、四塚などは、山林が持つ多様な機能の維持、増進を前提としながら、学校教育やレクリエーションの場として活用します。

- 2 海岸と島々

- 玄界灘、響灘に面する美しい海岸線や大島、地島、沖ノ島、勝島の自然環境を保全します。特に、国定公園に指定され、白砂青松で知られるさつき松原などの海岸線の樹林地を保全するために、国、県、市民、コミュニティと連携した樹林の維持管理活動を充実させます。
- 美しい砂浜を再生、整備するとともに、海水浴、釣り、サイクリング、乗馬、その他スポーツなどのレクリエーション空間として保全、活用を進めます。
- 神湊漁港および鐘崎漁港は、良好な営漁環境を維持するとともに、地域特性を活かした観光・交流の促進に資する空間創出を図ります。

- 3 河川・水面

- 本市の上水道水源であり、農業用水源でもある、釣川水系の環境を保全します。そのほかの河川についても計画的な治水対策や防災対策の整備を促進するとともに、河川空間を活用し、安らぎと潤いを与える親水空間の創出に努めます。
特に、周辺の緑と一体的に水辺環境を保全し、ホタルや川魚などの生態系に配慮するとともに、堤防に整備された桜並木や散策路、サイクリングロード、ポケットパークなどの親水空間を維持、活用します。
- ため池などの水面は、農業用水の安定的確保や災害防止機能を有する観点から、計画的な整備・保全に努めるとともに、安全性の向上を図ります。
- 水路は、農業用水路や排水路などの適切な維持管理に努めるとともに、水害防除のための整備を行います。

- 4 農地

- 農業生産や洪水の調整機能、潤いのある景観形成など、多面的な機能の発揮が期待できる農地の保全・活用を図ります。
- 農振農用地など集団的な優良農地については、将来にわたり良好な営農環境を維持するため、無秩序な開発を禁止し、保全します。その他の農地や丘陵地の果樹園などについては、宗像らしい田園風景の要素として維持・保全するとともに、市民の利活用に向けた取り組みを支援します。
- 農業生産の効率化や担い手を確保するため、農地中間管理事業等の活用により農地の集積・集約化を図ります。
- 鉄道駅周辺や広域幹線道路に近接する農地については、周辺環境との調和や災害ハザードの状況を踏まえ、位置的ポテンシャルを活かした都市的土地利用の転換を検討します。

- 5 農村集落

- 農業の振興を軸に農村コミュニティの活性化を図り、豊かな自然環境、田園風景と調和した集落環境を保全、形成します。
- 住環境の改善や定住人口の確保のために必要な住宅整備は、既存集落との連たんや災害リスクを十分に踏まえ、地区計画や優良田園住宅建設の促進等により、自然環境及び農村環境と共生した安全で魅力ある住環境の形成を図るとともに、将来にわたり生活利便性を確保するための施設誘導などを計画的に進めます。

- 6 漁村集落

- 漁村が持つ特色を尊重しながら、漁業環境の保全・整備とともに、良好な住環境を備えた漁村集落を形成します。
- 狭あい道路や空き家などが多く、安全性の問題がある場所は、住環境の改善などに取り組み、快適で安全な住宅地を形成します。
- 住環境改善のために必要な住宅整備は、災害リスク等を十分に踏まえ、地区計画や優良田園住宅建設の促進等により、自然環境及び漁村環境と共生した安全で魅力ある住環境の形成を図るとともに、将来にわたり生活利便性を確保するための施設誘導などを計画的に進めます。

- 7 沿道商業地

- 飲食、物販、宿泊施設などが立地する国道495号沿道では、道の駅むなかたや周辺の観光・レクリエーション機能と連携した商業サービス施設を周囲の自然環境との調和に配慮しつつ、一定の範囲に区域を指定するなど、限定的な誘導に努めます。

第4章 都市施設等の方針

都市づくりに関する現況や課題、社会潮流を踏まえ、主な対応方針を以下に示します。

< 4 - 1 交通施設の整備方針 >

- 本市の産業経済活動を支える広域的な道路ネットワークの形成
- ユニバーサルデザインの推進による快適な歩道・自転車走行空間の創出
- 居住地における狭あい道路の拡幅整備及び安全対策の推進
- 高齢化の進行に伴う公共交通需要の高まりに対応する駅のバリアフリー化の推進、バス路線の維持
- 多様なニーズに対応するデジタル技術を活用した移動しやすい環境の形成
- 円滑な乗り継ぎなどを可能にする交通結節点の機能強化

< 4 - 2 公園・緑地等の整備方針 >

- 緑のネットワークの構築などによる生態系を考慮した生物多様性の保全と創出
- 民間活力を誘導するなど、官民連携による新たな公園の活用
- 誰もが安全・安心して利用できるインクルーシブな公園づくり
- 長寿命化に基づく公園や緑地の計画的な維持管理

< 4 - 3 その他の都市基盤の整備方針 >

- 河道掘削や拡幅などによる流域治水対策の推進
- 老朽化が進む管渠施設の計画的な更新・維持管理
- ごみ処理場、火葬場などの適正かつ効率的な管理運営
- 老朽化が進む施設の長寿命化や集約化による機能強化、既存ストックの有効活用の推進

4 - 1 . 交通施設の整備方針

本市においては、既存の道路網、公共交通機関を効率的・有機的に活用しながら、交通施設を整備します。広域連絡道路については、広域化する交通需要に適切に対応する道路網を整備するとともに、道路の機能分担を適正化し、自動車交通の円滑化や安全性を向上させます。

市内の幹線道路は、都市計画道路の整備を推進することで、**中心拠点等へのアクセス性を高めるとともに**、分散した市街地を結ぶ連絡道路を強化します。交通手段については、さらなる高齢化の進行に適切に対応し、自動車を利用できない交通弱者の視点に立って、バス、鉄道、船舶などの公共交通機関の利便性を向上させ、あわせて道路や駅、主要なバス停、港などの交通結節点の整備を推進します。また、地球温暖化防止や市民の健康増進、**中心拠点等の活性化**、歩いて暮らせるまちづくりの実現のためにも、過度の自家用車利用を是正していきます。歩行者、自転車の安全性を確保する歩道・自転車道の整備を進めます。

こうした観点に立ち、次の4点を交通施設整備の基本方針とします。

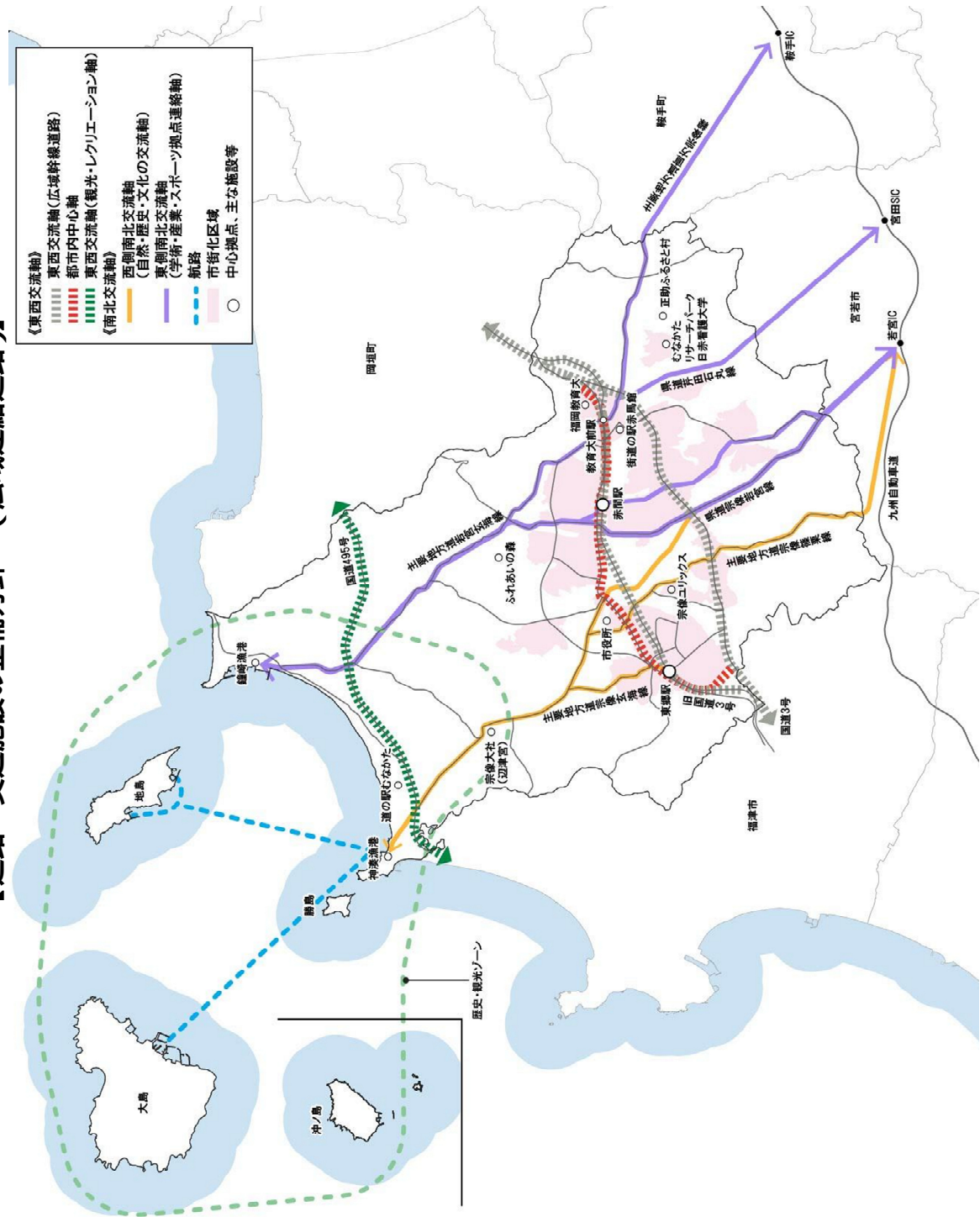
広域道路ネットワークの連携強化

都市内ネットワークの充実

中心拠点等の活性化に資する道路空間の強化

災害に備えた道路機能の確保

【道路・交通施設の整備方針（広域連絡道路）】



(1) 道路整備の方針

1) 広域連絡道路整備

ア 東西交流軸

国道3号は、福岡、北九州両大都市圏を結ぶ広域幹線道路として、混雑解消など近年の交通量に適切に対応した通行空間としての機能を強化し、主として広域的な自動車交通を円滑にします。

国道495号は、観光・レクリエーション軸として、玄海国立公園内の自然環境や沿道景観に配慮した道路整備を進めるとともに、道の駅むなかた周辺の円滑な交通を促進します。また、市外からのアクセス性を隣接市町と連携して強化します。

イ 南北交流軸

宗像地域と玄海地域の市域内南北を結び、筑豊地域をつなぐ南北軸を強化します。

西側南北軸の強化

主要地方道宗像玄海線から、主要地方道宗像篠栗線や市道東郷橋宮田線に連携し筑豊地域（若宮インターチェンジ方面）に向かう道路及び東郷駅に向かう道路を市域西側の南北軸とし、神湊港渡船ターミナル、宗像大社辺津宮、宗像ユリックスなどを結ぶ歴史・自然・文化の交流軸を形成します。

観光・レクリエーション施設への安全で快適な移動を確保するため、朝町川沿いの市道東郷橋宮田線の整備を進め、県道宗像若宮線を経由することで筑豊地域（若宮インターチェンジ方面）との連携を強化します。

東側南北軸の強化

主要地方道若宮玄海線から県道宗像若宮線、県道芹田石丸線、主要地方道直方宗像線などに連絡し、筑豊地域（若宮インターチェンジ方面、鞍手インターチェンジ方面）に向かう道路を市域東側の南北軸とし、学術・産業・スポーツ拠点などを相互に結ぶ連絡軸を形成します。

主要地方道若宮玄海線や主要地方道直方宗像線の整備を促進することにより、中心拠点や観光・レクリエーション施設へのアクセス性を高めるとともに、県道宗像若宮線を経由して筑豊地域（若宮インターチェンジ方面）との結びつきを強化します。

2) 都市内幹線道路整備

ア 都市内中心軸

中心市街地の骨格となる旧国道3号は、本市の都市内中心軸として多様な都市活動を支える道路です。特に、西側は主要地方道宗像玄海線と東側は国道3号、主要地方道直方宗像線と連絡することで、広域的な連絡道路としての役割や市街地内を結ぶ幹線道路、鉄道駅へのアクセス道路としての機能を担うことから、自動車、歩行者・自転車など、多様な交通に対応できるように安全で快適な道路整備を推進します。

イ 都市内東西連絡軸

旧国道3号のバイパス機能を持ち、JR鹿児島本線南側市街地における東西連絡軸を形成するため、都市計画道路徳重曲線の整備を推進するとともに、当該路線と国道3号や日の里地区とを結ぶ新たな連絡道路の整備を進め、東西の連絡を強化します。

ウ 南北連絡道路

主要地方道宗像玄海線と主要地方道若宮玄海線は、宗像地域と玄海地域を結ぶ重要な連絡道路であり、通学路としても利用されていることから都市計画道路としての整備を推進します。

エ 市街地相互のネットワーク

都市計画道路葉山武丸線、都市計画道路徳重朝町線、都市計画道路土穴朝町線などの整備を推進し、市街地相互をつなぐ円滑な道路ネットワークを形成します。

3) その他の道路整備

ア 主要な生活道路

都市内幹線道路などを補完し、地域コミュニティの骨格を形成する生活道路などを適正に配置し整備することで、コミュニティ内の交通利便性や歩行者の安全性、防災性を高めます。

なお、幹線道路の整備により交通量の軽減が期待される道路は、沿道土地利用との調和を図りつつ地域内の自動車交通や歩行者・自転車交通を重視した道路として整備し、魅力ある道路空間を創出します。

また、「宗像市通学路交通安全プログラム」に基づき、通学路の交通安全対策を推進します。

イ 歩行者・自転車ネットワーク

駅や主要なバス停から地域中心、生活中心などにアクセスしやすい歩行者・自転車ネットワークを形成します。特に、旧国道3号、駅、コミュニティ・センターを結ぶ主要道路においては、歩行者・自転車空間の拡充、整備を推進します。

また、県道遠賀宗像自転車道線を活用し、東郷駅と玄海地域の観光・レクリエーション施設を結ぶ安全で快適な自転車ネットワークを形成します。

赤間駅周辺については、中心拠点としてさらなる魅力を高め、滞在性・回遊性の向上を目指し、誰もが安心・快適に過ごせる人中心のまちなか空間を形成します。

(2) 交通施設等の整備方針

高齢化の進行への対応や脱炭素社会の推進、観光目的の自動車交通の抑制を図るため、公共交通の利用促進を図ります。そのため、道路、駅、主要なバス停、港などの交通結節点においては、継ぎ目のない安全で円滑な移動に資する施設整備を進めるとともに、利便性に配慮した施設配置やシステムの導入に取り組みます。

ア 公共交通

道路整備と連動し、公共施設や市街地間を結ぶバス路線網の形成を目指し、関係機関と調整を行うとともに、交通弱者に配慮した公共交通ネットワークの再構築（リ・デザイン¹）を図ります。

鉄道とバスの円滑な接続を図るため、駅の交通結節機能の強化に向けた整備を進めます。また、主要なバス停においては、バスシェルターの整備や沿道の土地利用と連携した休憩スペース、自動車・自転車駐車場の確保などを促進し、バスを利用しやすい環境づくりを進めます。

高齢化が進行する郊外の集落地における生活交通手段を確保するため、公共ライドシェア²等の導入について検討します。

また、MaaS³の推進などにより、鉄道駅と本市が有する多彩な観光資源とを有機的につなげることで回遊性を高めつつ、地域経済の活性化や円滑な移動環境の創出に努めます。

1 リ・デザイン：地域公共交通の利便性や持続可能性・生産性を高めるために、自治体や交通事業者など地域の関係者が連携して刷新・再構築する取組

2 公共ライドシェア：バス事業やタクシー事業によって輸送手段を確保することが困難な場合、市町村やNPO法人などが自家用車を活用して提供する有償の旅客運送

3 MaaS（Mobility as a Service）：地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済を一括で行うサービス

イ 港湾

通勤・通学や買い物など離島住民の生活を支える航路の確保や、港湾のバリアフリー化など安全性や利便性を向上させます。

また、市民だけでなく、観光を目的とした人々も快適に利用できるように魅力ある港湾整備を行い、島々と本土をつなぐ魅力ある海の玄関口とします。

ウ 駐車場

駅、公共施設、各拠点においては、鉄道、渡船利用者や来訪者の需要を考慮し、各地域の土地利用や機能上適正な規模の自動車・自転車駐車場を配置、整備します。

玄海地域などへの観光客の駐車需要を考慮し、公共交通との役割分担を図りながら適切に駐車場を配置します。

エ 交通情報システム

宗像市サイン計画に基づき、公共施設、観光施設などへスムーズに誘導するサインを整備します。また、道の駅むなかたに交通をはじめ防災、観光などの情報発信機能を整備します。

4 - 2 . 公園・緑地等の整備方針

公園・緑地などについては、既存の大規模公園を有効活用し、余暇活動の拠点として市民の多様なニーズに応えるとともに、釣川の河岸をはじめ市域に広がる緑・水辺資源のネットワーク化を図り、観光・レクリエーション機能を強化します。身近な公園は、既存公園の維持・活用を基本としつつ、**時代の変化や市民ニーズに応じた適正配置に努めます。**また、市街地においては、自然と街なみが調和した都市環境の形成に向けた緑化を促進します。

こうした観点に立ち、次の3点を公園・緑地等の整備の基本方針とします。

大規模公園の有効活用と緑・水辺資源のネットワーク化

多面的な機能の発揮に資する公園・緑地などの適正配置

周囲の自然と調和した市街地形成に向けた緑化推進

ア 緑の拠点と緑資源のネットワーク

広域的な性格を持ち、一定規模を有する総合公園と地区公園については、市民の余暇活動の拠点として多様なニーズに対応できるよう質を向上させます。

特に、宗像市総合公園、明天寺公園、ふれあいの森総合公園については、近接するメイトム宗像、正助ふるさと村、ホテルの里公園などの公共施設や、その他の緑の資源間のネットワークを向上させ、市民はもとより周辺市町村からの来訪者も楽しく利用できる広域的な緑の拠点のネットワークを形成します。

また、日常的な散策やジョギング、週末のハイキングなどの活動に対応するため、釣川水系の河岸など緑を結ぶ散歩道の整備や、地域における主要な公園や水辺、山、神社、仏閣など歴史的資産を結ぶルートの設定や整備計画の策定を市民と協働で進めます。

人々のにぎわいや活発な交流を促進するため、指定管理者制度や公募設置管理制度(Park-PFI)などの民間活力の導入に向けた新たな公園の活用方策について検討します。

イ 身近な公園・広場の確保

市民の身近な生活の場をやすらぎとうるおいが実感できる環境とするため、身近な公園・広場の整備などを推進します。

公園や広場の持つレクリエーション機能、防災機能、生物生息空間などの多様な機能に配慮しながら、歩いていける範囲に適正な配置を行います。また、緑に囲まれた歴史的資産などを活かした公園・広場整備を進め、観光客も利用できるような空間づくりを誘導します。

人口減少やニーズの変化を踏まえ、都市公園の利用状況や周辺環境などの地域特性の把握を行い、公園の配置や機能を見直し、より多くの方に快適に利用していただけるよう都市公園全体の最適化・活性化を図ります。

ウ 緑のまちなみ形成

住宅地の緑化については、景観の向上や災害時の安全性強化のため、生垣や屋敷林の保全、形成などを促進し、緑被率を向上させます。

また、公共施設についても、緑あふれる市街地を形成するため、積極的に緑化を進めます。

4 - 3 . その他都市基盤の整備方針

(1) 河川・下水道の整備方針

本市の中央を流れる釣川をはじめその支流は、市民の生活や生産活動を支え、ひとつの生態系を形成しています。このため、釣川を守る市民活動を促進し、市民がうるおいのある生活をおくれるような河川整備を進めます。また、安全で快適な生活環境と豊かな自然環境の保全に向けた下水道の整備を進めます。

ア 河川の整備方針

釣川水系は、本市の自然環境や市民生活、農業生産環境の骨格をなしています。釣川グリーンネット事業を基本に、釣川を活かした市民と協働によるまちづくりを進めるとともに、市民が安心して水辺に近づけ、水辺を利用できる環境を創出するため、治水機能の確保に努めます。

イ 下水道の整備方針

イ - 1 汚水

生活環境の改善、釣川水系の水質向上を目的に進めている公共下水道事業については、老朽化が進む管渠施設を計画的に更新し、安全性を維持します。終末処理場は、全量を高度処理し、釣川水系の水質保全に努めます。

地島、大島地区の漁業集落排水施設については、施設の適切な維持管理を行います。

イ - 2 雨水

市街地の浸水防止を目的に雨水幹線などを計画的に整備します。また、水害に対する安全性をより高めるため、雨水排水能力の確保や親水性に配慮した貯留施設の整備などを進めます。

河川の浚渫や河道掘削・拡幅などによる、流域治水対策を推進します。

(2) 処理施設等の整備方針

都市生活を営む上で必要不可欠な施設であるごみ処理場、火葬場については、今後も適正かつ効率的な管理運営を行います。また、稼働状況や処理量の推移を見ながら、適正な時期に施設の更新や整備などを行います。

(3) 公共施設の整備方針

より効率的で持続可能な行政サービスの提供に向けて、公共施設やインフラの再編などについて検討するとともに、多様な主体との連携により、「宗像市公共施設アセットマネジメント推進計画」に基づき、老朽化が進む施設の長寿命化や集約化による機能強化を図るなど、公共施設の適正な維持管理と既存ストックの有効活用を推進します。

第5章 都市環境形成の方針

都市づくりに関する現況や課題、社会潮流を踏まえ、主な対応方針を以下に示します。

< 5 - 1 都市景観形成の方針 >

- 文化財及び地域特性に応じた多様な景観資源の保全・活用
- 魅力ある景観資源を活かした回遊性の向上
- 住民参加による地域の魅力ある景観形成

< 5 - 2 環境に優しい都市づくりの方針 >

- コンパクトシティの形成による環境負荷の少ない都市構造の実現
- エネルギー利用の効率化
- 自立分散型エネルギーの導入促進
- 環境負荷の少ない次世代交通の導入

< 5 - 3 安全・安心の都市づくり方針 >

- 災害ハザードエリアにおけるハード・ソフト両面からの対策
- 避難路や緊急輸送路、避難所となる道路・施設等のインフラの強靱化
- 建築物の不燃化・耐震化の促進
- 通学路などにおける安全な歩行空間の確保
- 災害リスクの高い地域における移転促進
- 広域的な連携による流域治水の推進
- 防災や減災に資するデジタル技術を活用した強靱な都市環境の形成

< 5 - 4 人にやさしいまちづくりの方針 >

- ユニバーサルデザインのまちづくりの推進
- 交通弱者に配慮した交通ネットワークの形成

5 - 1 . 都市景観形成の方針

市民が愛着と誇りを持ち、訪れたいくなる宗像市らしい都市空間を形成するため、本市が有する多様な景観資源を市民の共有財産として認識し、それらを保全・活用することを前提とした景観形成を推進します。

周囲の山なみ、田園風景、海岸線など美しく市民に親しみのある自然景観や、世界遺産である「神宿る島」宗像・沖ノ島と関連遺産群などの歴史景観、良好な住環境を有している住宅地や、農漁村の集落景観など、これまで守り育ててきた景観を大切にします。

また、主要な道路や河川を活かした景観軸により、地域間、景観資源間のつながりを大切にしたい景観形成を推進します。

さらに、住民参加による地域の魅力ある景観形成を推進するため、目指すべき景観像を共有し、市民が主体的に景観まちづくりを実践できるように取り組んでいきます。

こうした観点に立ち、次の2点を都市景観形成の基本方針とします。

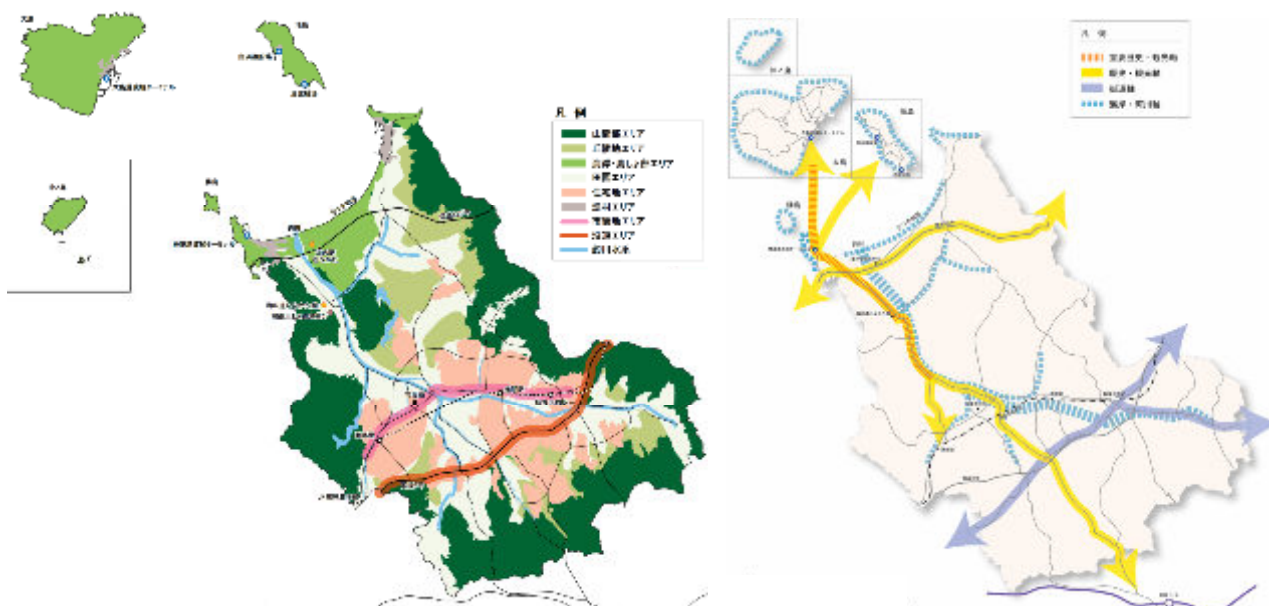
多様な景観資源を保全・活用し、地域特性に応じた景観形成

地域特性と多様な要素間のつながりを大切にしたい景観形成

地域特性に応じた景観まちづくりを実施するとともに、地域間、景観資源間のつながりを大切にしたい景観形成により市全域として魅力を高めるため、8エリア・3軸を設定し、景観形成を推進します。

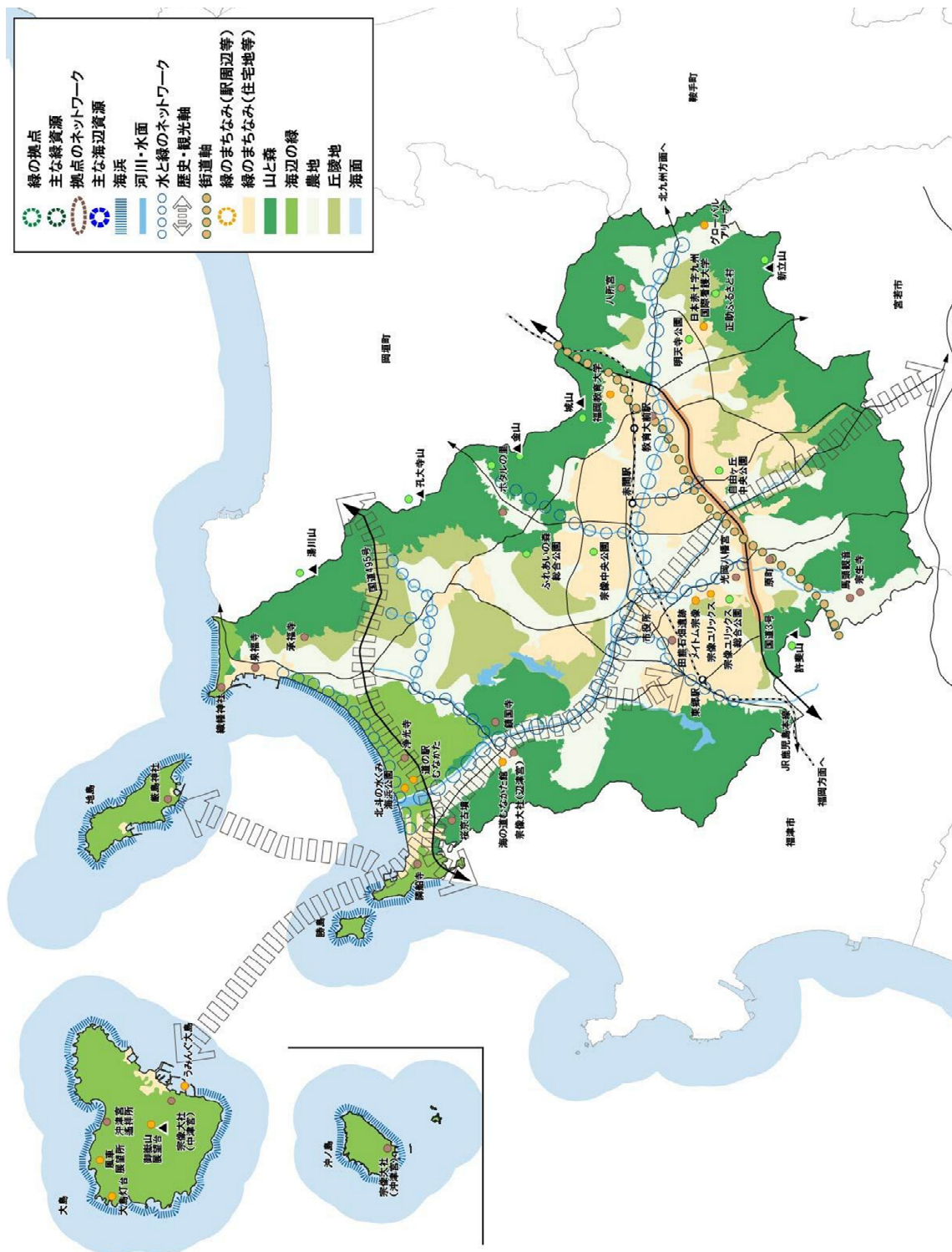
【8エリア・3軸】

8 エリア	山間部 漁村	丘陵地 市街地	海岸・島しょ部 沿道	田園	住宅地
3 軸	< 1 > 歴史・観光軸		< 2 > 街道軸	< 3 > 海岸・河川軸	



出典：宗像市景観計画

【都市景観形成の整備方針】



(1) 8エリアの景観形成方針

ア 山間部エリア

市域を取り囲む山々のエリアを山間部エリアとし、森林などの自然環境を守り育て、緑豊かな山々が連なる自然景観を保全します。また、市民が自然と触れ合える公園や緑地を保全し、四塚連山をはじめとした山々への眺望を阻害しないように配慮します。

イ 丘陵地エリア

山間部と平地との間をゆるやかにつなぐエリアを丘陵地エリアとし、山間部エリアと一体となった里山の景観を保全します。海岸部、平野部から山間部へつなぐ景観の連続性に配慮した景観づくりを行います。

ウ 海岸・島しょ部エリア

島しょ部や、海岸、さつき松原などの自然公園法指定区域で構成されるエリアを海岸・島しょ部エリアとし、海側、陸側双方への眺望景観を保全します。海岸部においては、さつき松原をはじめとした自然環境を保全し、緑と調和した自然景観を阻害しないように配慮します。

エ 田園エリア

水田や畑などが広がり、山間部や丘陵地とつながった景観をつくりだしているエリアを田園エリアとし、山間部エリアや丘陵地エリアとつながる田園景観を保全します。季節ごとに色合いが異なる農作物や花々で構成される田園景観を阻害しないように配慮します。

オ 住宅地エリア

閑静な住宅地が広がり、緑豊かな公園も整備されているエリアを住宅地エリアとし、既存の自主的なルールを維持するとともに、今まで守り育ててきた良好な住宅地景観が今後も阻害されることのないよう保全を図ります。市民や事業者が景観形成に関する共有意識を育み、景観まちづくりの主体となって取り組むことができるよう活動の支援を行い、住宅地景観の質を向上させます。

カ 漁村エリア

漁港と一体となった漁村集落で形成されるエリアを漁村エリアとし、海側、陸側双方への眺望景観を保全します。漁村の特徴的な集落景観を保全するとともに、海岸・島しょ部エリアの景観との調和を図り、漁船や集落に立地する人工物がその景観を阻害しないように配慮します。

キ 市街地エリア

旧国道3号沿道のエリアを市街地エリアとし、赤間駅を中心として東郷駅から教育大前駅までの、旧国道3号沿いの市街地について、本市の玄関口、観光・交流における来訪者の導線としてふさわしい沿道の景観づくりを行い、駅周辺や沿道に立地する建築物等が、周囲の景観と調和するよう誘導します。商業活性化の取組みと積極的に連携を図り、魅力的で賑わいのある街並みが形成されるよう誘導します。

ク 沿道エリア

国道3号沿道のエリアを沿道エリアとし、国道3号沿道に立地する建築物や屋外広告物などが、沿道利用者にとって賑わいと秩序を感じられるよう配慮した色彩や大きさ、高さとなるよう誘導します。

(2) 3軸の景観形成方針

地域と景観資源をつなぐ3つの景観軸を中心に、地域間、景観資源間のつながりを大切に景観形成により市全域として魅力を高めます。

ア 歴史・観光軸

県道69号(主要地方道宗像玄海線)や国道495号、渡船航路等を歴史・観光軸とし、若宮インターチェンジや東郷駅から辺津宮、神湊港渡船ターミナルへと結ぶ道路(県道401号(一般県道宗像若宮線)、69号等)については、建築物等が周囲の景観を阻害しないように配慮するとともに、市内外から訪れる人を導く現代版参道としての沿道景観に配慮します。国道495号については、観光戦略上の重要な軸であり、魅力的な沿道景観を形成するため、建築物等が周囲の景観を阻害しないように配慮します。神湊港渡船ターミナルから大島、地島への航路については、歴史的なつながりや海岸線と緑との連続性を考慮し、海側を視点場とした際の陸側の景観を阻害しないよう配慮します。

イ 街道軸

旧唐津街道を中心とした軸を街道軸とし、旧唐津街道の主要地区(赤間宿、原町など)については、各地域の特性に合わせ、歴史、文化的要素を活かした景観づくりを行います。街道沿いに立地する建築物等が周囲の街並みや自然環境を阻害しないように誘導します。旧街道全体としてハード面、ソフト面の両方で景観上のつながりを生み出す仕掛けづくりを行います。

ウ 海岸・河川軸

海岸線や釣川水系を海岸・河川軸とし、玄界灘や釣川水系を取り巻く自然景観を保全し、歴史・観光軸と一体的に景観形成を図ります。周辺に立地する建築物等が自然景観を阻害しないように誘導します。

(3) 都市景観形成の方針

ア 駅周辺景観

赤間駅、東郷駅、教育大前駅周辺では、利便施設の集積に併せて、安心して楽しく歩ける歩行者空間や街並みを形成します。そのため、背景となる自然環境や周辺住宅地との調和を図りつつ、統一感のある建物デザインの誘導や緑化などを進めます。

特に赤間駅周辺については、回遊性を高め、賑わいを演出するよう、通りに面する低層部に店舗や人が集える空間が連続するような街並み誘導を進めます。また、東郷駅周辺については、宗像大社に向かう玄関口にふさわしい景観形成を進めます。

イ 公共施設・大規模建築物・工作物等の景観

地域の景観形成に大きな影響を及ぼす道路や公園、公共建築物整備などの公共事業、民間の大規模な商業施設や太陽光発電設備などの建築物・工作物については、周囲の自然や歴史的遺産との調和に配慮しながら、形態や色彩、緑化などの景観整備を行うよう誘導します。

特に、世界遺産の景観に配慮し、周辺環境と調和した建築物を誘導します。

ウ 沿道景観

県道 97 号線（旧国道 3 号）沿道は、中心市街地を形成する通りとして中層の施設や住宅が連続する沿道景観の創出とともに歩きやすい沿道整備を進めます。

さつき松原や海岸沿いを走る国道 495 号沿道は、広域的な観光・レクリエーションの軸として、自然景観に配慮しつつ、秩序と個性のある沿道景観を整備、誘導します。

エ 屋外広告物景観

都市の美観を維持していくため、屋外広告物についても適切な規制や誘導を行います。特に、世界遺産の構成資産周辺や主要な観光動線の沿線、田園地域や自然地域における屋外広告物の規制・誘導を強化します。

5 - 2 . 環境に優しい都市づくりの方針

地球温暖化に代表される地球環境問題をはじめ、都市化に伴い発生するヒートアイランド現象、交通渋滞などによる大気汚染や騒音、水質悪化などの都市環境問題や生活環境問題に対処し、次の世代に豊かな都市環境を継承するため持続可能な都市づくりを目指します。また、宗像版多極連携の集約型都市構造の形成を理念とする本市は、省資源・省エネルギー型の都市構造の構築や都市活動を推進するとともに、循環やりサイクルを前提とした社会経済システムの構築を進め、豊かな自然環境を維持・保全します。

(1) 循環型の都市づくり

ア 脱炭素のまちづくり

集約型都市構造の充実による都市機能の集積や公共交通ネットワークの形成、道路網整備により、効率的な都市活動を可能とする都市構造の形成を進めるとともに、歩いて暮らせるまちづくりを推進し、二酸化炭素排出量の多い自家用車利用を抑制します。また、交通結節点の整備を進め、バス、鉄道などの公共交通機関の利便性向上と利用増を図ることにより、二酸化炭素排出量の削減とともに大気環境を向上させます。さらに、化石燃料から低炭素なエネルギーの転換を図るため、周辺の自然環境や生活環境に配慮した再生可能エネルギー設備の導入を促進するとともに、ZEH¹・ZEB²の普及、環境性能に優れた次世代自動車の普及促進を図ります。

- 1 外皮の断熱性能等を大幅に向上させるとともに、高効率な設備システムの導入により、室内環境の質を維持しつつ大幅な省エネルギーを実現した上で、再生可能エネルギーを導入することにより、年間の一次エネルギー消費量の収支がゼロとすることを目指した住宅
- 2 快適な室内環境を実現しながら、建物で消費する年間の一次エネルギーの収支をゼロにすることを目指した建物のこと

イ ごみの減量化と資源リサイクルの促進

適量購入・適量消費(リデュース)、繰り返し使用(リユース)、資源の再利用(リサイクル)を推進し、ごみ排出量を抑制するとともに、分別収集などの促進により資源ごみの再利用を行い、資源の循環をより一層推進します。また、公共建築物、道路などの整備に際しては、再生資源の利用を進め、リサイクルを推進します。

ウ 健全な水循環の確保

健全な水循環を再生していくため、市民や事業者に対し生活排水の適正な処理を促すとともに、安全・安心な水を市民等に提供するため、水質管理の強化や上下水道施設の適切な管理を行います。また、森林や農地を適切に保全することで、市街地の保水機能の向上に努めます。

(2) 自然と共生する都市づくり

ア 豊かな自然環境との共生

自然が持つ大気浄化や騒音、ヒートアイランド現象の緩和、緩衝などの多様な役割に着目し、本市の特徴である周辺の日々や丘陵部に残る斜面緑地、低地部に広がる農地、さつき松原の海浜などの豊かな自然の保全を進めます。また、市街地では庭の確保、生垣の設置、屋上や壁面の緑化など、自然と共生した都市づくりを市民と協働で行います。

イ 健全な生態系の保持

山林や農地の保全やビオトープ（様々な生物が生息生育する空間）手法の導入による河川、親水空間の整備など、生態系に配慮した都市づくりを進め、様々な生物が生息できる自然環境を保持します。

5 - 3 . 安全・安心の都市づくり方針

安全な市民生活を確立するため、大雨、洪水、地震、がけ崩れ、津波、火災などの災害に対する総合的な防災都市づくりを推進し、災害に強い都市空間を形成します。また、防犯の視点に立った都市施設の整備を進めるとともに、コミュニティの育成や地区のルールづくりなどにより、犯罪の発生機会を低減し、誰もが安心して生活できる都市環境を実現します。

(1) 都市防災

ア 安全な住宅地の形成

住宅市街地や漁村集落の一部では、木造建築物が密集する地区があり、災害時には被害が拡大する恐れがあるため、建物の不燃化や宅地の緑化、狭隘な道路の改善を推進し、防災機能を強化します。

イ 公園緑地整備の推進

公園・緑地は、市民のレクリエーションの場や環境保全の場としての機能のほかに、災害時の避難場所や延焼を防止する緩衝帯にもなるため、防災空間としての適正な配置と管理を行います。

ウ 治山・治水の推進

水害や土砂災害等の防止のため、山林や河川の保全を図るとともに、市街地を取り巻く農地、山林などは災害緩衝空間として保全します。特に水害に対しては、雨水排水状況を改善するための河川改修を行うとともに、ため池や井堰などの改修・整備を進めます。また、市街地の水害に対する安全性をより高めるため、雨水排水能力の向上や貯留施設の整備など、環境に配慮した総合治水対策を進めます。

さらに、水災害のリスク増大に備え、多様な主体との連携により流域治水を推進し、ハード・ソフト両面から一体で多層的な取組を進めます。

エ 交通施設の改善

災害時の消防・救急活動や応急活動の円滑化を図り、避難場所への安全な経路を確保するため、道路幅員の確保や迂回路の整備などをはじめ交通施設を改善します。特に、広域連絡道路を担う国道や県道については、物資輸送などの緊急輸送路や延焼防止機能としても重要であることから、幅員の確保、道路排水施設の整備などを促進します。

オ 避難施設の安全性と援助体制の強化

避難施設となる小中学校、コミュニティ・センターなどの施設自体の安全性の強化や良好な避難生活環境の確保に努めるとともに、それらの施設における防災機能を充実させます。また、緊急時の情報伝達や避難誘導を迅速にするための情報伝達システムを拡充し、避難・援助体制を強化します。

また、民間事業者等との連携により、医療的措置が必要な高齢者や障がい者などに配慮した福祉避難所の指定に努めます。

カ 防災に関する情報の周知・啓発

防災意識の向上や被害の軽減を図るため、防災マップや防災ホームページ、自主防災組織の活動などを通じて、災害危険箇所や避難所の位置、避難路などの周知・啓発を推進します。

特に、災害リスクが高い地域については、立地適正化計画との連動により、居住誘導区域などの安全性が高い地域への緩やかな移転を促進します。

(2) 都市防犯

ア 防犯の視点を加えた市街地環境整備

道路、公園整備においては、隅切りや樹木の配置などによる見通しの確保、街路灯の配置に配慮するほか、近年増加する傾向にある空き地・空き家の適正管理の指導や利活用を促進し、犯罪に結びつきにくい市街地環境へ改善します。

個々の街区においては、地区計画や建築協定などの近隣のルールづくりを誘導し、壁面の後退や、生垣化の設置を進め、街なみやプライバシーに配慮しながら一定の見通しを確保します。

イ **安心して生活できるコミュニティの形成**

ハード整備による市街地環境の改善だけでなく、ハード面の改善と連携して命と暮らしを守るコミュニティを目指します。そのため、地域が日頃から地域の様々な交流活動において、住民同士が顔の見える関係性を築きます。

5 - 4 . 人にやさしいまちづくりの方針

「宗像市障がい者施策推進計画」、「福岡県福祉のまちづくり条例」などと連携を図りつつ、高齢者や障がい者をはじめ、子育て世代など、市民生活を営む誰もが快適に生き生きと活動できる人にやさしいまちづくりを進めます。

ア ユニバーサルデザインのまちづくり

公共建築物や都市施設の整備にあたっては、段差のない空間やわかりやすい案内、歩行者空間の確保など誰もが安全に、快適に利用できるようユニバーサルデザインのまちづくりを進めます。また、公共施設だけにとどまらず、民間施設の改修に向けた取組を支援するなど、一体的なユニバーサル化を促進します。

公園については、誰もが安心して遊べるインクルーシブな公園整備を進めます。

また、鉄道、バスなどの公共交通機関や民間の大規模施設等については、高齢者や障がい者などが容易に利用できるように、施設の整備や改善に向けた取組を推進します。

イ 生活利便施設のきめ細かな配置

住み慣れた地域に住み続けられる環境を維持するため、コミュニティごとの特性に応じて、生活利便性を向上させる公共施設や身近な店舗、**高齢化の進行に対応する医療・福祉施設などの適正な立地を誘導**します。

ウ 公共交通ネットワーク

道路整備と連携を図りながら、主要なバスルートの設定や運行時刻の改善、交通弱者に配慮した交通ネットワークの形成を推進し、中心拠点や拠点、地域拠点と地域中心、主要な公共施設などへのアクセス性を高めます。

第6章 都市計画マスタープランの実現方策

6 - 1 . 重点施策とその推進

都市計画マスタープランの目指す都市像を効果的に実現し、本市が都市としての魅力と活力を持続していく上で必要不可欠な施策や都市計画を推進するために、特に重要と判断される施策などを重点施策として定め、積極的かつ総合的に取り組みます。

この重点施策は、「第2章 都市づくりの目標と基本方針」「第3章～第5章の部門別方針」を踏まえ、都市の基盤をつくり、宗像らしい魅力的なまちをつくとともに、**多極連携の集約型都市構造の形成をより一層進めるため、重要度の高いテーマとして設定**したものです。

ア 中心拠点などの機能強化

赤間駅周辺は、中心拠点としてさらなる機能強化に資する住宅供給や商業施設、公共公益施設の集積を図るとともに、災害リスクへの対策を講じるなど、安全な都市基盤の構築と周辺環境への配慮に努め、それらの立地需要に応じて、用途地域の見直しや区域区分の変更などを検討します。

東郷駅周辺は、拠点として商業・業務、医療・福祉機能の集積を図ります。

市役所周辺は、拠点として行政機能の維持を図ります。

また赤間駅や東郷駅の周辺は、さらなる魅力の向上を図るため、多様な主体との連携により、居心地が良く歩きたくなるまちを形成します。

イ 工業用地の確保

新規の企業誘致や既存企業の再配置のため、若宮インターチェンジ近接地や国道3号沿道に新たな工業用地の確保を検討します。その際は、周辺環境との調和に十分配慮し、立地特性に応じ地区計画などを活用し、適正な土地利用の誘導を行います。

ウ 既存住宅団地の再生・再編

昭和40年代に開発された大規模住宅団地における、居住者の高齢化や人口減少、空き家・空き地の発生による住環境の低下が懸念される区域と駅から離れた区域については、面的な整備手法や用途変更、容積率の緩和など、都市計画の規制と誘導を用いて街区の再整備や住み替えを促進します。

また、「住マイむなかた」などと連携し、「宗像市空き家・空き地バンク」の活用、空き家・空き地情報や住み替え情報の提供、老朽化した住宅の建替えを促進します。

エ 地域中心の形成

各地域の特性を活かした地域中心を形成するため、地区計画や面的整備手法などを利用して整備を進めます。特に、農村集落や漁村集落においては、農業、漁業の振興、観光・レクリエーション機能との連携を図りながら地域の活性化に資する中心を形成します。

オ 地域資源の保全と活用

豊かな自然や歴史的遺産、農漁業などの地場産業を保全・活用し、観光・レクリエーションなどに有効に活用していくため、環境保全や魅力的な街なみ形成など地域のまちづくり目標に応じて、都市計画法や景観法などに基づく制度を活用します。

特に宗像大社は、平成29年7月に「『神宿る島』宗像・沖ノ島と関連遺産群」がユネスコの世界遺産一覧表に記載され、本市の歴史・文化的シンボルであるとともに、重要な観光資源でもあることから、将来にわたり貴重な財産を守り続け、持続可能な世界遺産のあるまちづくりを進めていきます。

また、多彩な地域資源の有機的なつながりを生み出し、回遊性の向上を図るため、玄関口となる鉄道駅などを中心に、公共交通と連動した観光拠点の形成を図ります。

カ 公共交通を中心とした総合的な交通体系の強化

鉄道・バス・渡船の交通結節機能を強化するため、関係機関と調整を図りつつ、主要なバス停やそれぞれに必要な機能などを位置づけた整備方針を定め、整備を進めます。

高齢化の進行や人口減少といった社会構造の変化に対応するため、地域の関係者との連携・協働（共創）を通じて、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通へと再構築を図ります。

また、歩行者・自転車ネットワークの形成に向けた整備方針を定め、整備を進めます。

キ 安心・安全なまちづくりの推進

激甚化・頻発化する自然災害に対応するため、災害に強いまちづくりを推進します。

土砂災害などの災害リスクが高い地域は、立地適正化計画と連動し、居住誘導区域などの安全性が高い地域へ緩やかな移転を促進します。

また、豊かな自然環境を活かしたグリーンインフラを推進するとともに、多様な主体との連携による流域治水を推進します。

公共建築物や都市施設の整備にあたっては、誰もが安全・快適に利用できるようユニバーサルデザインのまちづくりを進めます。

ク ゼロカーボンシティの実現

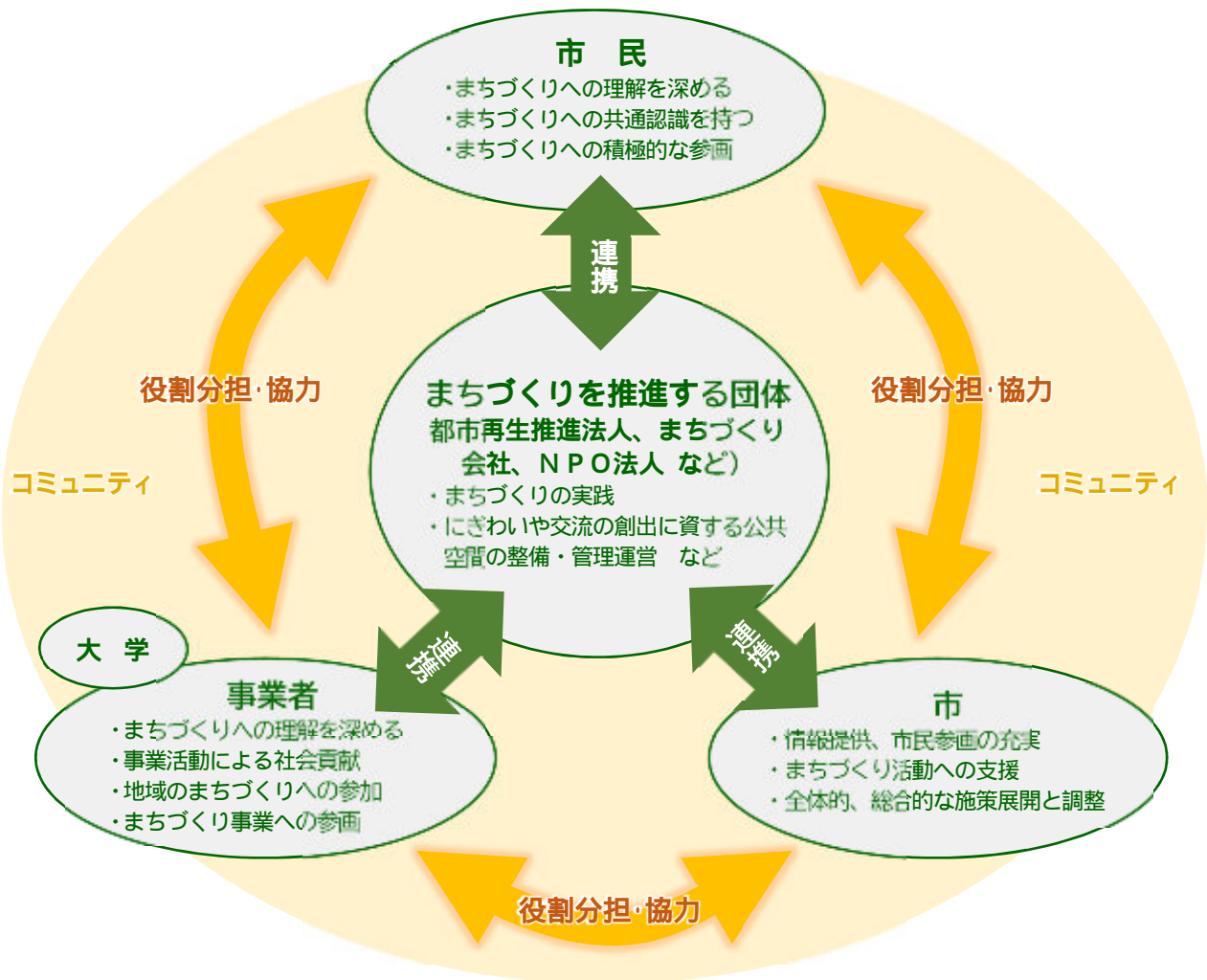
ゼロカーボンシティの実現に向けて、省エネルギーの推進や再生可能エネルギーの導入を促進するなど、持続可能な都市を形成するとともに、二酸化炭素の吸収による環境負荷の低減や防災機能など、多面的な機能を有する山林や農地の保全に努めます。

6 - 2 . 協働のまちづくりと推進方策

宗像市都市計画マスタープランは、都市全体や地域ごとの目指すべき将来像とこれを実現するための基本的な方針を示すことで、市民や事業者などが都市計画に関する理解を深め、地域の将来像や取り組むべき課題を共有しながら、具体的な都市計画や個別のまちづくりへの積極的な参画を促進する役割を担うものです。

市民・事業者・市、さらにはこれらをつなぐまちづくりを推進する団体などと連携し、互いに共通の認識に立ち、それぞれの役割と責任を担いつつ、まちづくりの目標実現に向けた取り組みをともに行う協働のまちづくりを進めます。そのため、協働のまちづくりを支える仕組みの充実や市民が主体となったまちづくり活動への支援を確立し、都市計画マスタープランの実現を進めます。

【協働のまちづくり】



ア まちづくり情報の提供

市民や事業者とまちづくりの認識を共有し、市民の主体的なまちづくり活動を促進するため、都市計画に関する情報を積極的に公開、提供します。市民がまちづくりに関する様々な情報を簡単に閲覧できるよう、ホームページなどを通じて現況や問題点などを広く周知するとともに、「ルックルック講座」の都市計画に関するメニューを充実させるなどして、まちづくりへの関心を高めます。

また、より分かりやすい情報提供や協働のまちづくりの促進等を実現するため、都市計画情報など行政情報のデジタル化や、3D都市モデルの整備・活用・オープンデータ化を推進します。

イ 市民参画の推進

市民のまちづくりへの関心を高めるとともに、より使いやすく、親しみのある施設や街なみを創出するため、公園や道路、公共施設の整備計画策定、街なみのルールづくりなどにおいて、積極的な市民の参画を推進します。

ウ まちづくりを担う人材の育成

まちづくり活動の中心となる人材の発掘や育成を支援するとともに、大学や市民活動団体などと連携を図りながら多様な人材を目的に合わせて適切に活用します。

また、コミュニティ・センターを地域まちづくりの活動拠点とし、コミュニティ運営協議会を基本にまちづくり活動の組織強化を図ります。

エ まちづくり活動への支援の充実

市民の自主的なまちづくり活動に対して、「人づくりでまちづくり事業」「まちづくり協議会支援事業」などを活用した財政的な支援、また、「コンサルタント派遣」など専門家による技術的な支援を充実させます。

オ 法制度の活用

市民主体のまちづくりを支えるために、都市計画提案制度や地区計画、建築協定、緑地協定など、様々な制度を積極的に活用します。

また、各コミュニティが策定しているまちづくり計画と連携し、都市計画に関する内容については、必要に応じて法的な位置づけを図ります。

カ 市の推進体制の充実と関係機関との連携

市民の自主的なまちづくり活動を支えるため、都市計画担当部署をはじめ市の推進体制の充実や関係部署との連携を強化します。また、まちづくりの段階に応じて国、県、近隣市町村及び公共交通事業者など関係機関への協力要請と連携を強化します。

キ 市民、事業者、市をつなぐまちづくりを推進する団体との連携

専門的かつ高度な見地を持ちながら、地域に身近な存在となる新たなまちづくりの主体として、まちづくりを推進する団体の設立について検討を進めます。このような団体のありかたとしては都市再生推進法人、まちづくり会社、NPO法人などが考えられますが、地域の特性に応じた計画推進の体制について検討していきます。

6 - 3 . 都市計画マスタープランの進行管理と見直し

都市計画マスタープランの実現を確実なものとするために、定期的に都市づくりの進捗状況を把握するとともに、P D C Aサイクルに則った総合経営システムなどを活用した進行管理を、都市計画担当部署が中心となって行います。

また、都市計画マスタープランは、中長期的な都市づくりの基本的な方針を示すものであり、本市では計画期間を10年としています。しかし、福岡県の都市計画区域マスタープランや本市の総合計画など上位計画の改訂、社会経済状況の変化などにより、対応が必要となった場合は、適宜見直しを行います。

その際は、市民意見提出手続や説明会など適切な手法を用い、市民の意見を聴いたうえで改訂を行います。