

第 2 次宗像市都市計画マスタープラン (案)

平成 2 7 年 3 月

－ 目 次 －

序 章 都市計画マスタープランとは	1
1 策定の背景と目的	1
2 位置づけと役割	1
3 計画の前提	3
4 構成	4
第1章 宗像市の現況と課題	5
1－1 宗像市の現況と問題点	5
1－2 都市づくりの課題	14
第2章 都市づくりの目標と基本方針	16
2－1 都市づくりの理念	16
2－2 目指すべき都市像	18
2－3 将来の都市構造	19
第3章 土地利用の方針	27
3－1 基本的な方針	27
3－2 都市的空間の土地利用方針	31
3－3 自然・田園的空間の土地利用方針	34
第4章 都市施設等の方針	36
4－1 交通施設の整備方針	36
4－2 公園・緑地等の整備方針	41
4－3 主要な処理施設等の整備方針	43

第5章 都市環境形成の方針 45

- 5－1 都市景観形成の方針 45
- 5－2 環境にやさしい都市づくりの方針 48
- 5－3 安全・安心の都市づくりの方針 49
- 5－4 人にやさしいまちづくりの方針 50

第6章 都市計画マスタープランの実現方策 51

- 6－1 重点施策とその推進 51
- 6－2 協働のまちづくりと推進方策 52
- 6－3 都市計画マスタープランの進行管理と見直し 53

序 章 都市計画マスタープランとは

1 策定の背景と目的

(1) 策定の背景

宗像市は、福岡市と北九州市の両政令指定都市の中間に位置し、北は玄界灘に面し、三方向を山に囲まれ、市中央を釣川が貫流する地理的条件や自然環境に恵まれた都市です。

また、古代から中世にかけて朝鮮、中国との貿易に尽力した海の民であった宗像氏にまつわる遺跡や遺物、江戸時代に整備された唐津街道沿いの宿場町であった赤間宿や原町の街なみなど、歴史的遺産も豊富です。

本市では、明治・大正期の九州鉄道株式会社（現 J R 九州）による鉄道開通を機に赤間、東郷などの駅周辺に市街地が形成されはじめ、昭和 40 年（1965 年）前後に国鉄（現 J R 九州）鹿児島本線の電化、宗像バイパス（現国道 3 号）の開通、大規模な住宅団地開発、大学の建設などが相次いで進みました。これに伴い、農業主体のまちであった当時の宗像町は急速に都市化し、人口も急増しました。

その後も、自然や歴史が豊かでゆとりある住環境が魅力の住宅都市、大学があり良好な教育環境や文化施設が充実した学術・文化都市として発展し、現在に至るまで人口が伸び続けてきました。

しかし、増加が続いていた本市の人口も減少へと転換することが推計されており、人口減少に伴う住環境の悪化や地域活力の低下が懸念されることから、「第 2 次宗像市総合計画」では、現在の人口 96,000 人の維持を目標として施策を定めています。

一方、「宗像・沖ノ島と関連遺産群」の世界遺産登録へ向けた取り組みを契機とした宗像・沖ノ島世界遺産市民の会の活動や良好な景観形成の推進、U R 都市機構や福岡県との連携による駅前の利便性を活かした団地の再生など、本市の魅力や地の利を再認識し、再構築する取り組みを進めています。

そこで、都市計画においても、本市の市街地特性や既存の都市機能を活かしながら、これまでに培ってきた魅力ある住宅都市、学術・文化都市のイメージを維持、発展させ、宗像に住んでよかった、住み続けたいと思える都市として再構築することが求められています。

(2) 策定の目的

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。

本市では、平成 19 年 5 月に「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に取り組んできました。

そして目標年次である平成 27 年を迎える現在、少子・高齢化の進展や大規模住宅団地の老朽化などは一層顕著となり、安全で快適に暮らし続けられる生活環境の維持が困難になりつつあります。

そこで、これらの課題に適切に対応するとともに、本市が目指すべき都市像の実現に向けての道筋を明らかにすることを目的として、「第 2 次宗像市都市計画マスタープラン」を策定します。

3 計画の前提

(1) 対象区域

本市は、本土側が線引き都市計画区域で島しょ部が都市計画区域外ですが、本計画の対象区域は、総合的・一体的な都市づくりを進めていくことが重要であることを踏まえ、宗像市全域とします。

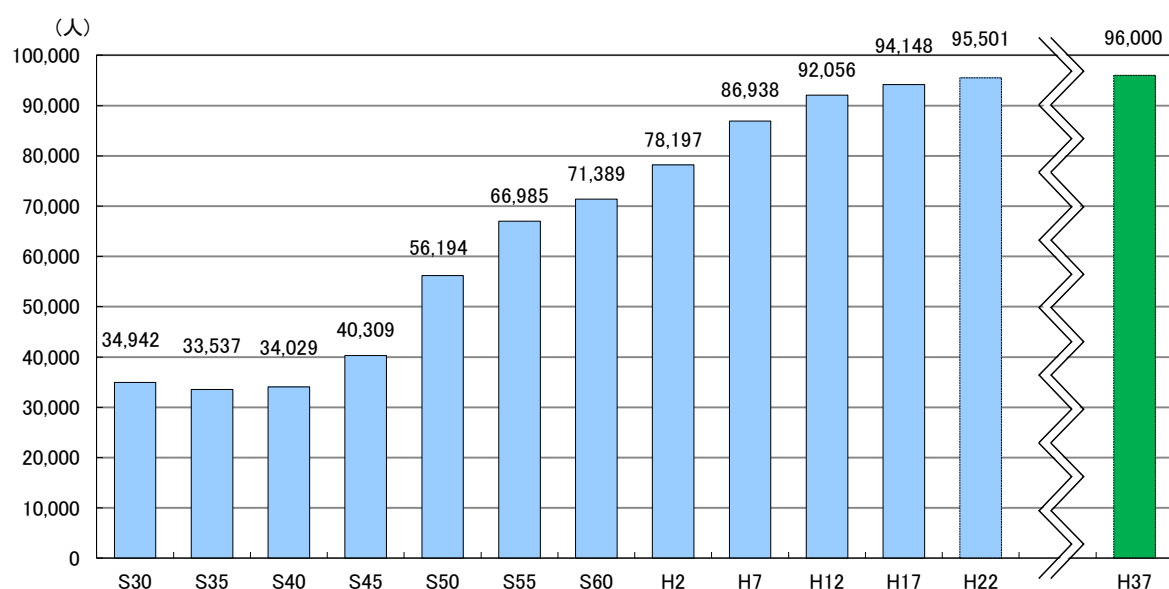
(2) 目標年次

本計画の目標年次は、平成 37 年（2025 年）とします。

(3) 将来の目標人口

目標年次における本市の目標人口は、上位計画である第 2 次宗像市総合計画に即し、96,000 人とします。

図 人口の推移



資料：国勢調査

4 構成

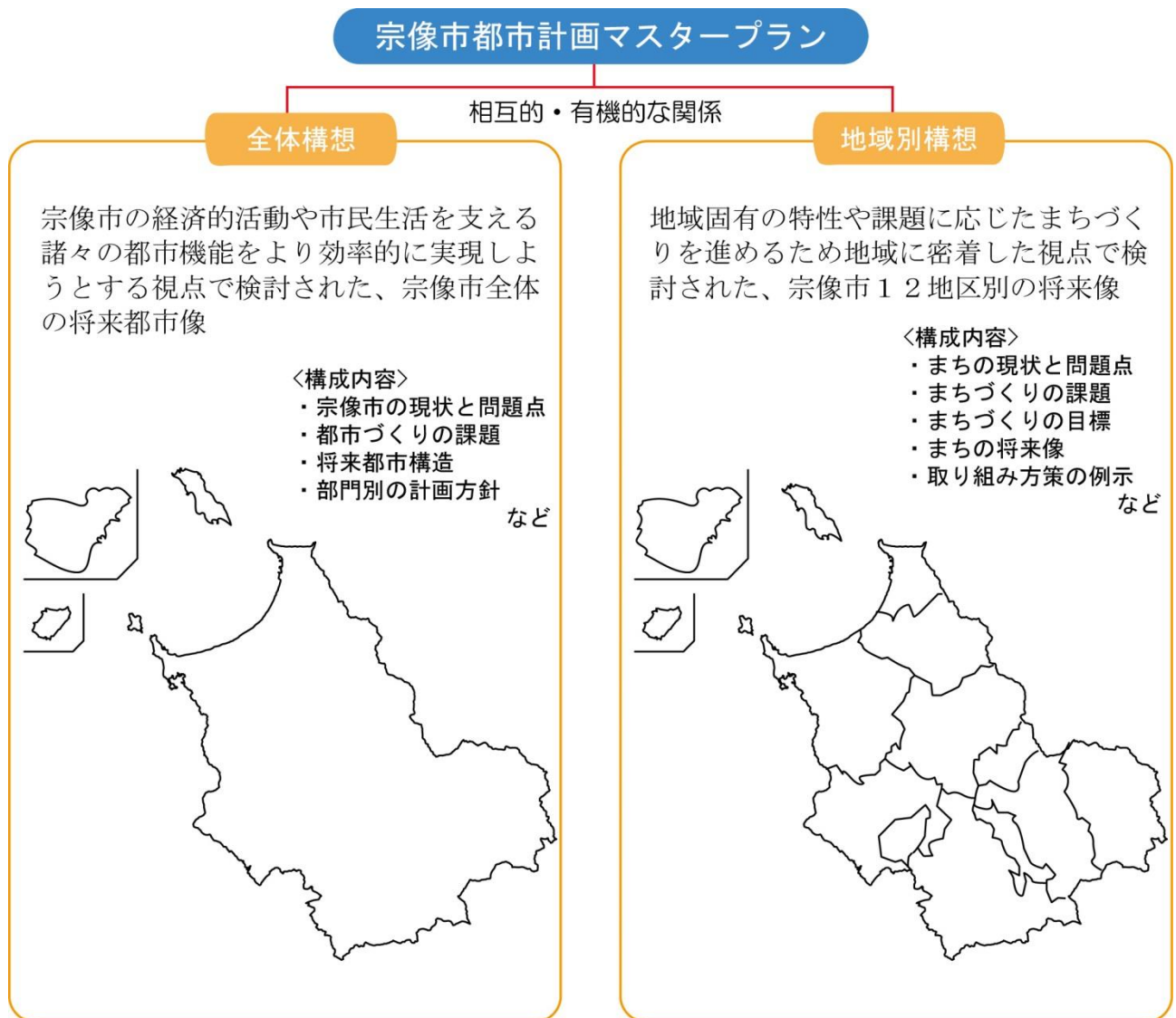
都市計画マスタープランは、次のように、都市づくりの指針となる全体構想と身近なまちづくりの指針となる地域別構想から構成されます。

全体構想は、宗像市の経済活動や市民生活を支える諸々の都市機能をより効率的に実現しようとする視点から、市全体の将来都市像を示します。また将来像の実現に向けた都市整備方針を定めています。

地域別構想は、地域に密着した視点で、地域ごとの将来像やまちづくりの方針を定めるものです。そして、全体構想と地域別構想は、相互的かつ有機的な関係を持つように、全体構想に示されたものが地域別構想で詳細に具体化され、地域別構想で検討されたものを全体構想に還元されるしくみになっています。

本市では、コミュニティ単位に基づき、宗像地域（8地区）、玄海地域（3地区）、大島地域（1地区）、計12地区の地域別構想を策定します。

図 全体構想と地域別構想



第1章 宗像市の現況と課題

1-1 宗像市の現況と問題点

(1) 宗像市の位置と歴史・自然 ～福岡市と北九州市の間に位置、恵まれた歴史・自然～

○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119.67km²です。

○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の地形をなし、市中央を釣川が貫流しています。また、玄界灘の島々やさつき松原などの貴重な自然環境をもつ海岸があります。

○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・江戸時代には黒田藩内の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。

図 宗像市の位置

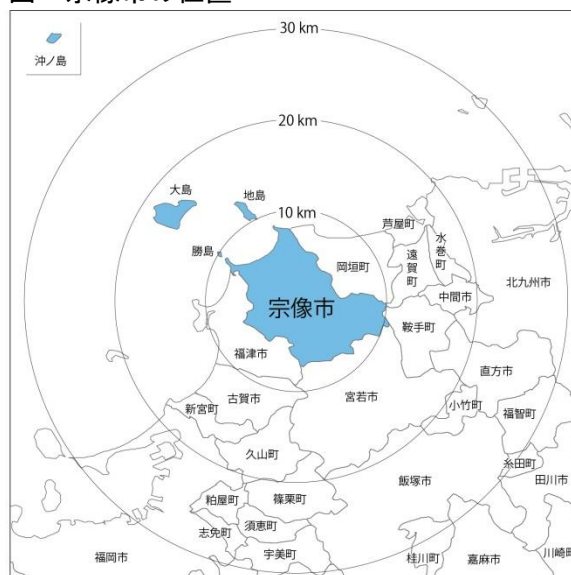
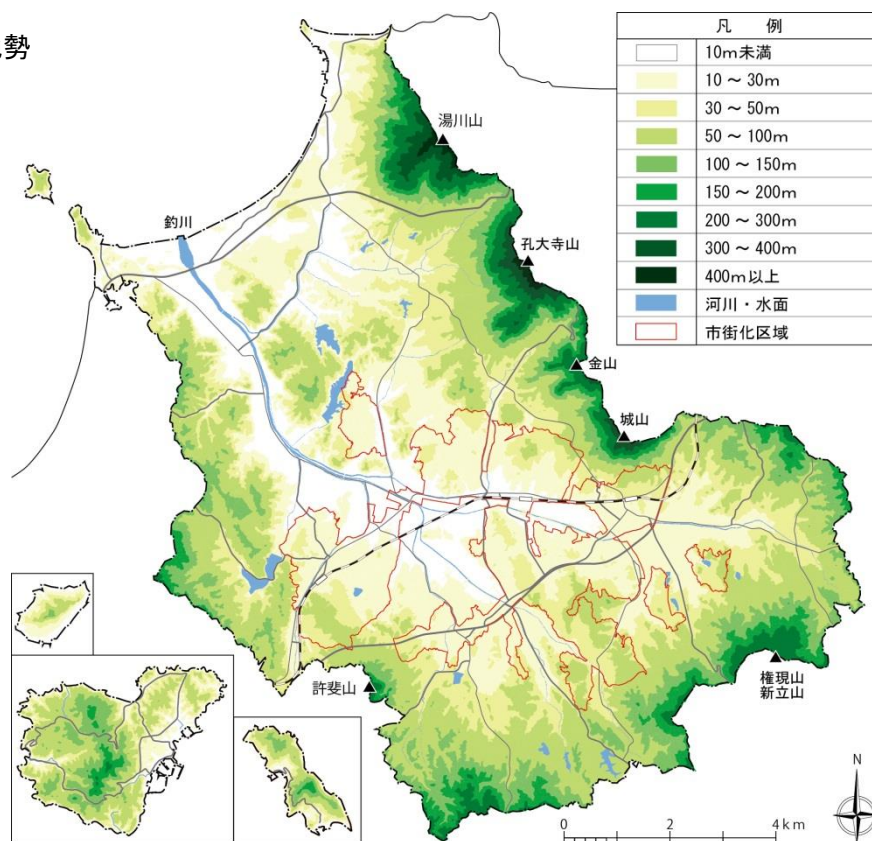


図 宗像市の地勢



資料：第2次宗像市国土利用計画

(2) 人口と世帯数 ～全市の人口増加は鈍化傾向へ、農漁村集落は減少傾向が顕著に～

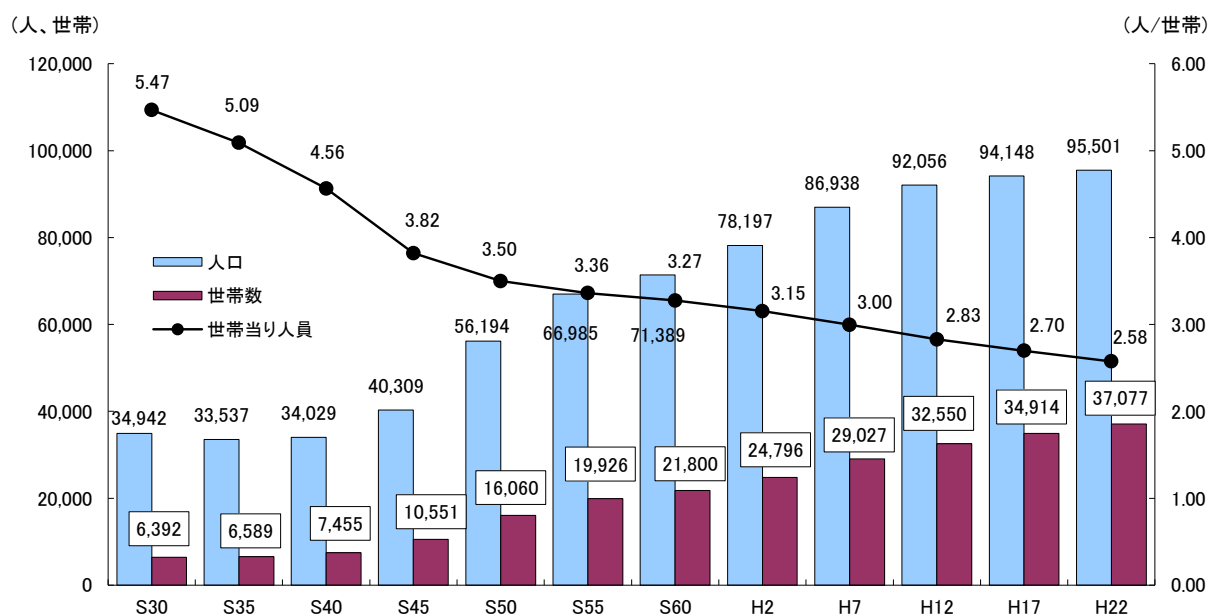
○平成 22 年の人口は 95,501 人、世帯数は 37,707 世帯、1 世帯当たり 2.58 人／世帯となっており、人口は平成 17 年からの 5 年間で 1.4%、世帯数は 6.2%の伸びとなっています。人口増加率は、平成 12 年～17 年の 5 年間で 2.3%であったことから、鈍化傾向にあります。

○地域別の人口増減を見ると、宗像地域の市街化区域で人口が伸びていますが、宗像地域の市街化調整区域、玄海・大島地域では、玄海地域の住宅地開発による一時的な増加を除き、減少傾向にあります。

○年齢別人口の割合を見ると、15 歳未満の年少人口が低下する一方で、高齢化率は平成 22 年で 22.5%と年々上昇しており、少子・高齢化が進行しています。

○通勤通学流出人口は平成 22 年で 18,093 人、昼夜間人口比は平成 22 年で 81.1%となっています。

図表 人口・世帯数・世帯人員の推移



(単位: 人、世帯、人／世帯、%)

	宗像市			宗像地域					玄海地域			大島地域		
	人口	世帯数	世帯当り人員	人口	市街化区域	市街化調整区域	世帯数	世帯当り人員	人口	世帯数	世帯当り人員	人口	世帯数	世帯当り人員
H2	78,197	24,796	3.15	68,265	58,902	9,363	21,819	3.13	8,949	2,612	3.43	983	365	2.69
H7	86,938	29,027	3.00	76,936	68,349	8,587	25,897	2.97	9,085	2,774	3.28	917	356	2.58
H12	92,056	32,550	2.83	81,588	73,086	8,502	29,062	2.81	9,559	3,114	3.07	909	374	2.43
H17	94,148	34,914	2.70	83,947	75,451	8,496	31,385	2.67	9,417	3,173	2.97	784	356	2.20
H22	95,501	37,077	2.58	85,658	77,692	7,966	33,517	2.56	9,112	3,227	2.82	731	333	2.20
H2-7増減率	11.2	17.1	-5.0	12.7	16.0	-8.3	18.7	-5.0	1.5	6.2	-4.4	-6.7	-2.5	-4.4
H7-12増減率	5.9	12.1	-5.6	6.0	6.9	-1.0	12.2	-5.5	5.2	12.3	-6.3	-0.9	5.1	-5.6
H12-17増減率	2.3	7.3	-4.7	2.9	3.2	-0.1	8.0	-4.7	-1.5	1.9	-3.3	-13.8	-4.8	-9.4
H17-22増減率	1.4	6.2	-4.5	2.0	3.0	-6.2	6.8	-4.5	-3.2	1.7	-4.9	-6.8	-6.5	-0.3

資料：国勢調査

(3) 産業の動向 ～観光を通じた交流人口の拡大～

○第1次産業の農業は農家数や農業産出額の推移で見ると、10年間で農家数が**242戸**、産出額が約4億7,000万円減少するなど減少傾向にあります。漁業は、漁獲高、金額、経営体数などの推移で見ると、漁獲高が約**7千t**、経営体数は約**500戸**で概ね横ばい傾向ですが、**金額は約37億円前後から28億円に減少しています。**

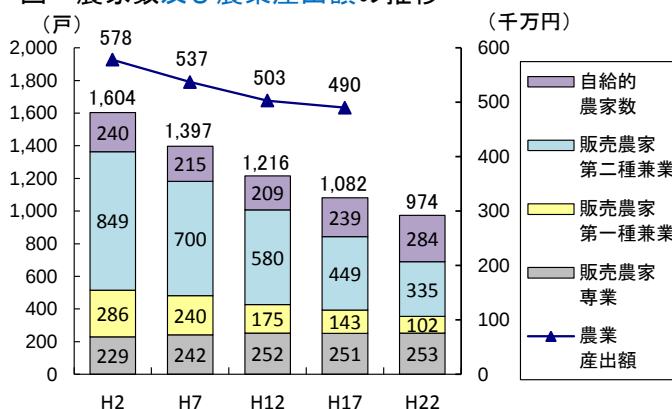
○第2次産業は、事業所数、従業者数、製造品出荷額などの推移で見ると、**10年間で事業所数が17箇所、従業者数が176人減少するなど減少傾向ですが、製造品出荷額は約330億円で横ばい傾向にあります。**

○第3次産業では、商業の従業者数、年間販売額が増加しており、平成19年の従業者数が**5,624人**、年間販売額は**1,181億7,000万円**で、販売額の約8割は小売業商店が占めています。

○平成20年に道の駅むなかたがオープンし、平成25年の利用者数は約**169万人**、売上は約**17億円**となっており、増加傾向にあります。

○観光入込客数は、平成24年で約**665万人**となっており、増加傾向にあります。交流人口の拡大により、今後、観光が各産業の成長を促すことが期待されます。

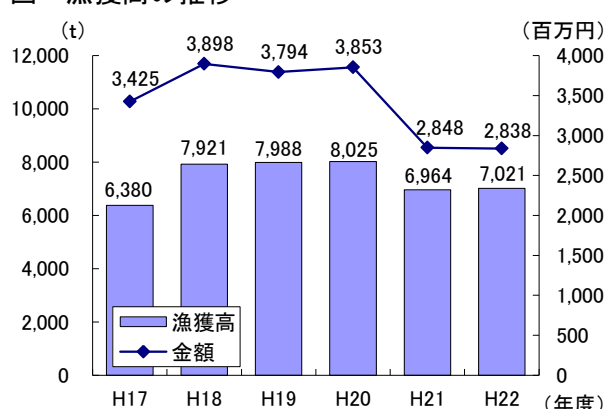
図 農家数及び農業産出額の推移



資料：福岡県統計年鑑

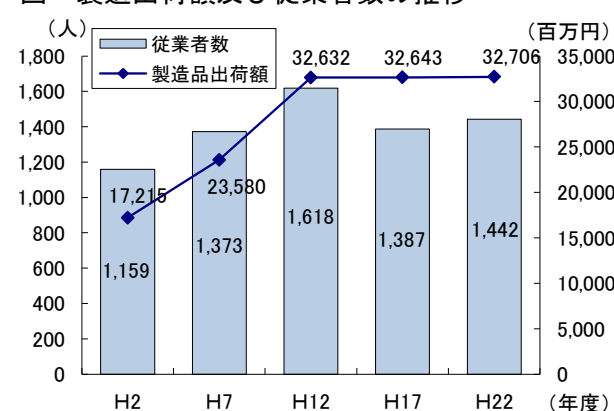
注) 農業産出額は平成19年以降データが公表されていない。

図 漁獲高の推移



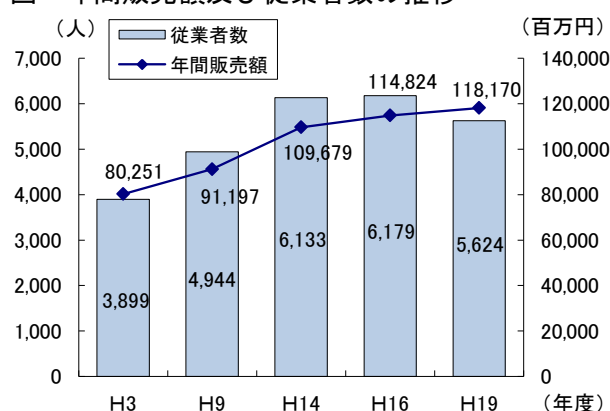
資料：宗像市統計書

図 製造出荷額及び従業者数の推移



資料：工業統計調査

図 年間販売額及び従業者数の推移



資料：商業統計調査

図 道の駅むなかたの利用者数、売上の推移

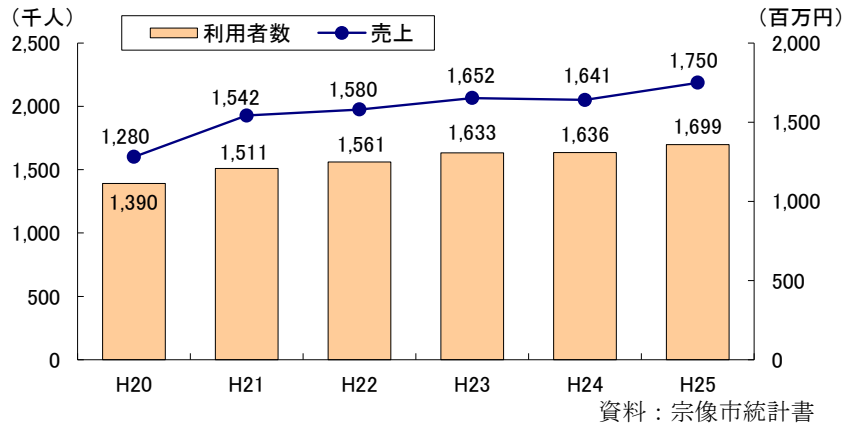


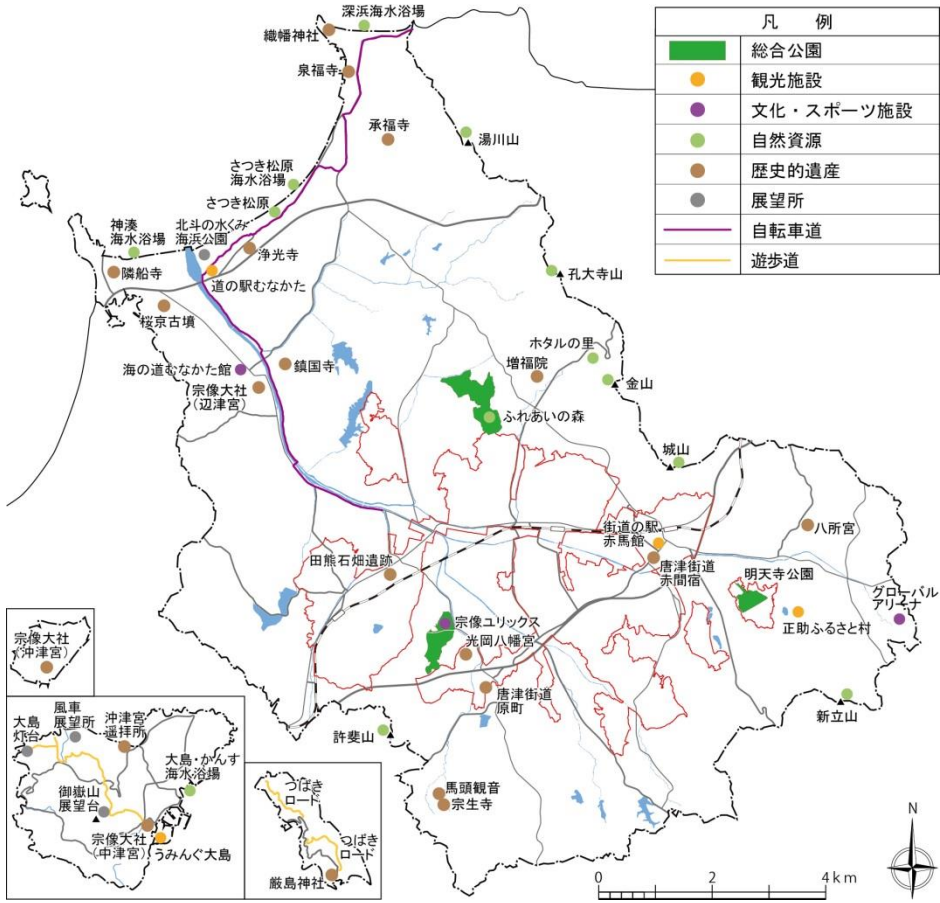
表 観光入込客数、年間消費額の推移

(単位:千人、百万円)

	平成20年		平成21年		平成22年		平成23年		平成24年	
	実数	構成比	実数	構成比	実数	構成比	実数	構成比	実数	構成比
総数	6,320	100.0	6,389	100.0	6,510	100.0	6,635	100.0	6,646	100.0
日帰	6,062	95.9	6,144	96.2	6,236	95.8	6,294	94.9	6,304	94.9
宿泊	258	4.1	245	3.8	274	4.2	341	5.1	342	5.1
県外	532	8.4	515	8.1	677	10.4	646	9.7	725	10.9
県内	5,788	91.6	5,874	91.9	5,833	89.6	5,989	90.3	5,921	89.1
消費額	3,766	—	3,409	—	4,201	—	3,608	—	3,622	—

資料：福岡県観光入込客推計調査

図 主な観光・レクリエーション資源の分布



(4) 土地利用と市街化の動向 ～良好な住環境と分散型の住宅市街地、都市機能の集積不足～

○自然的土地利用が約7割を占め、自然豊かな都市を形成していますが、宅地化の進行により、農地が減少傾向にあります。

○本市では、恵まれた自然環境に近接した、敷地規模の広いゆとりある住宅地を形成してきました。また、福岡市や北九州市の両都心部へのアクセスもよく、周辺環境、利便性ともに良好な住環境を有しています。

○住宅地開発は、市中央を貫流する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。

○日の里、自由ヶ丘など昭和40年代に開発された大規模住宅団地では、建物の老朽化、住民の高齢化の進行とともに、空き家が増加しており、空洞化が進行しています。

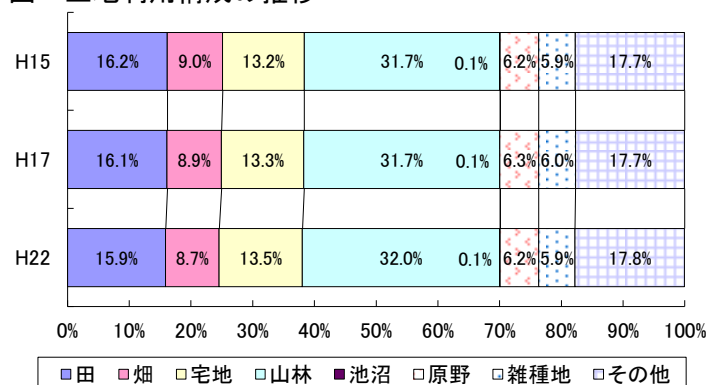
○赤間駅周辺では、赤間駅北口及びくりえいと北の土地区画整理事業が完了し、商業機能の集積が進みつつあります。

○公共公益施設は、市役所周辺と高次の文化施設である宗像ユリックス周辺に一定の集積が見られますが、市全体で見ると分散した立地状況となっています。

○鐘崎や神湊の漁村集落では建物が密集しており、安全面や防災面での問題が見られます。

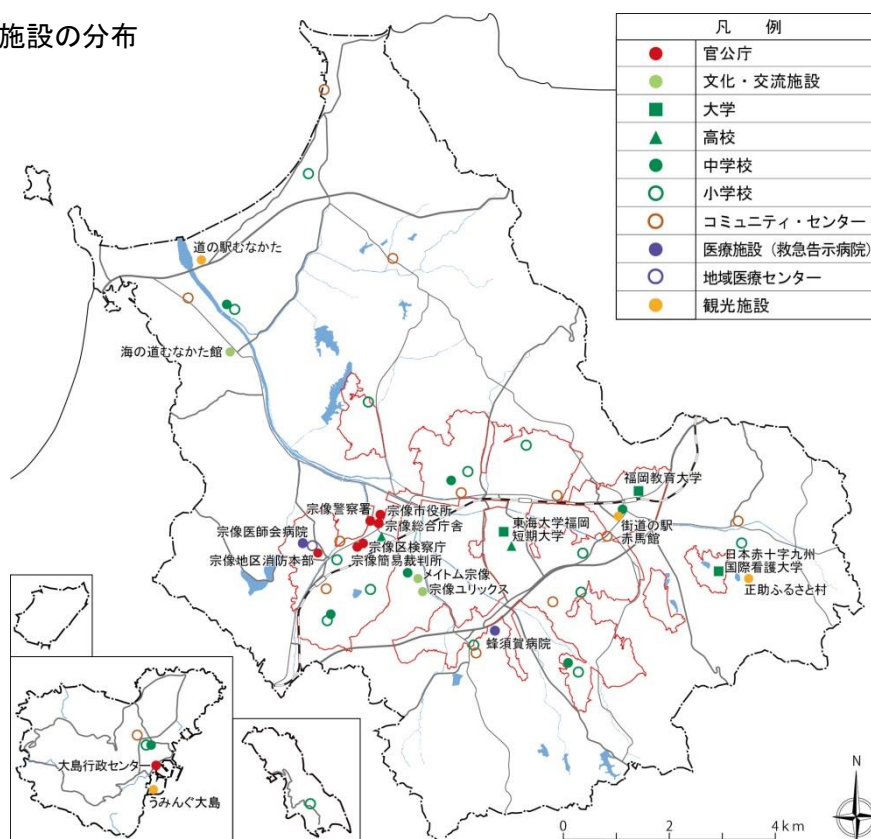
○個人商店が減少し、法人商店数が増加しています。個人商店は、平成9年～19年の間に約100件減少、幹線道路沿道などの大規模店への店舗の集約化が進む一方で、身近な生活圏における商店の減少が予測され、徒歩圏内での利便性の低下が危惧されます。

図 土地利用構成の推移



資料：宗像市統計書

図 主な公共公益施設の分布



(5) 交通体系 ～交通網の円滑化と弱い歩行者・自転車ネットワーク～

- 広域的な幹線道路は、市の中央と北側を東西に横断する国道3号と国道495号、南北は主要地方道若宮・玄海線などで形成されています。
- 市内の幹線道路は、都市計画道路をはじめとした整備が進み、鉄道による南北の分断が解消しつつあります。また、分散した主要な公共施設や観光施設を結ぶ道路網も強化されています。
- 市内にあるJR駅の1日の乗降客数は、3駅を合わせると約34,000人です。
- 駅前広場は、教育大前駅では未整備ですが、赤間駅北口が平成21年に完成し、東郷駅北口も整備中で、JR駅における鉄道とバスや自転車などの端末交通との結節機能強化が進みつつあります。
- JR駅などから住宅地を結ぶ主要な道路の安全な歩行者・自転車ネットワークが十分でないところがあります。
- バス交通は新旧国道3号を中心に枝状に路線が形成されているため、路線数が限定され、特に玄海地域には2路線が運行しているのみです。そのため、西鉄バスの運行路線を補うようにふれあいバスやコミュニティバスが運行されています。

図 市域の道路交通網

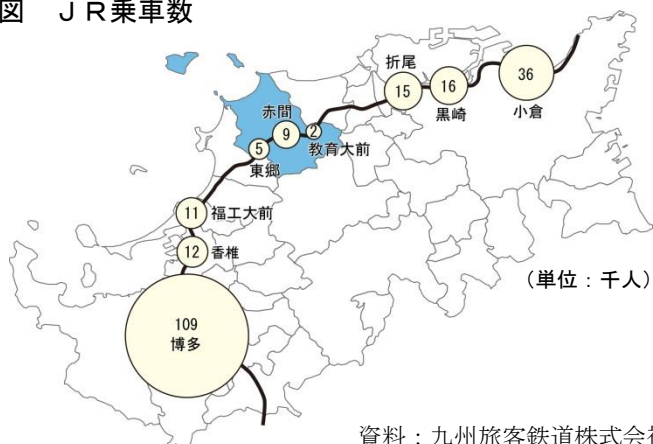


表 JR乗降客数

駅名	平成24年度		
	総数 (人/日)	定期客 (人/日)	定期客率 (%)
小 倉	71,793	41,597	57.9%
黒 崎	31,018	19,706	63.5%
折 尾	32,749	22,184	67.7%
教育大前	4,657	3,275	70.3%
赤 間	18,639	14,030	75.3%
東 郷	10,335	7,574	73.3%
宗像市3駅	33,631	24,879	74.0%

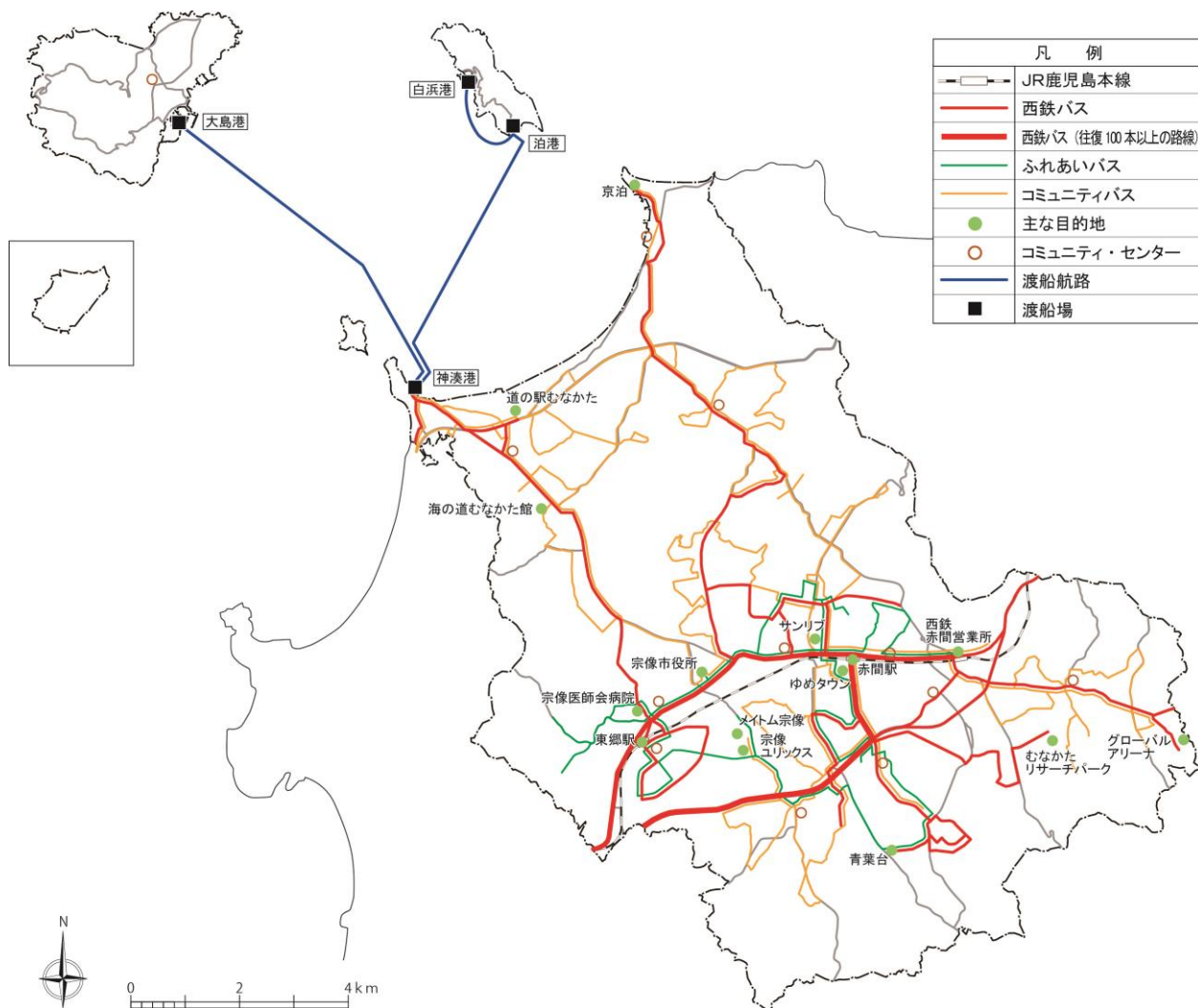
注) 乗降客数は、年間乗降車客数を365で除した数値

図 JR乗車数



資料：九州旅客鉄道株式会社

図 バス路線・渡船航路



資料：西日本鉄道株式会社、宗像市生活安全課・渡船課

(6) 都市施設の整備 ～施設の老朽化と防災機能の不足～

- 下水道の普及率は、宗像地域では 99.4%、大島地域では 95.4%となっています。玄海地域では、漁業集落排水処理施設整備による普及率が 96.7%、公共下水道整備による普及率が 92.9%となっています。
- 都市計画公園の整備面積は、15.1 m²/人で高い水準にあるといえます。ただし、地域によっては身近な公園・広場が不足しています。
- 釣川の沿岸の住宅市街地では平成 3 年、4 年、7 年、11 年と水害が頻繁に発生しており、特に平成 3 年と 11 年の大規模な水害では、床上、床下浸水などの被害も発生していることから、その対策が急がれます。
- その他の都市施設としては、宗像清掃工場、終末処理場（下水処理場）、宗像浄化センター、浄楽苑（火葬場）などがあります。

表 下水道の整備状況

			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 (%)
宗像地域	公共下水道	汚水	2,458	2,382	2,336	95.0%
		雨水	2,458	2,373	1,673	68.1%
玄海地域	公共下水道	汚水	301	290	259	86.0%
		漁集	43	43	43	100.0%
大島地域	漁集		30	30	30	100.0%

平成 27 年 3 月予定 資料：下水道課

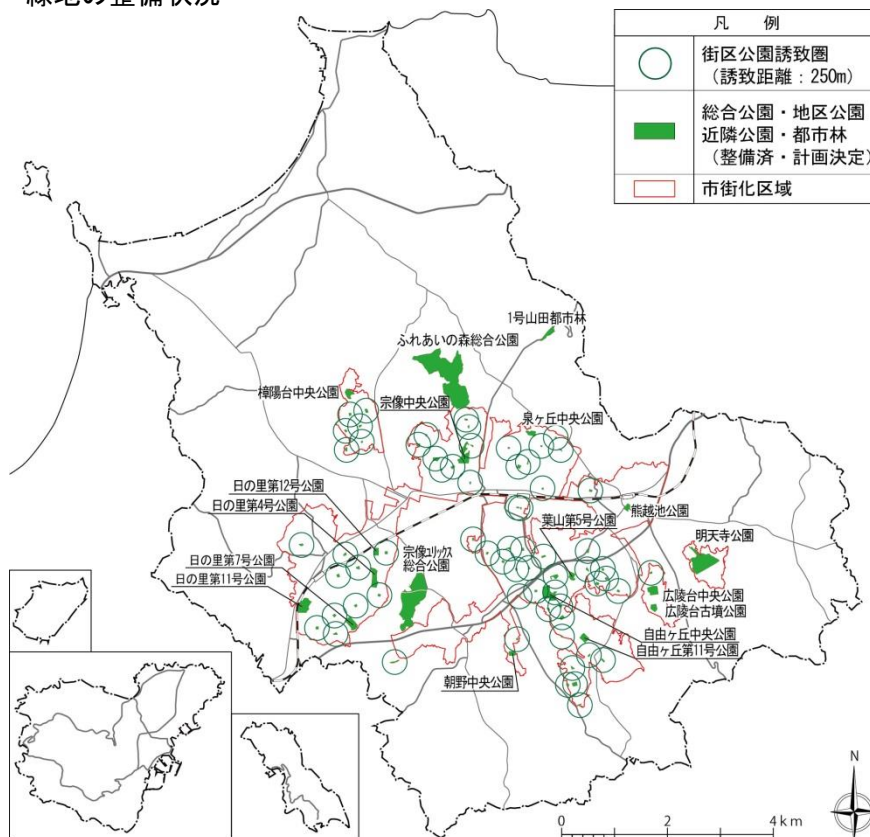
表 下水道の普及率

		人口 (人)	処理区域 人口(人)	普及率 (%)
宗像市		96,473	95,342	98.8
宗像地域	公共下水道	86,581	86,060	99.4
玄海地域	公共下水道	7,194	6,683	92.9
	漁集	1,986	1,920	96.7
大島地域	漁集	712	679	95.4

平成 26 年 3 月現在 資料：下水道課

注) 面的な整備を行う広義の下水道として、公共下水道（法令上の下水道）だけでなく、漁集（漁業集落排水）を含み、合併処理浄化槽を含まないデータを示している。

図 都市公園・緑地の整備状況



(7) 都市環境、都市景観

～豊かな自然と歴史的遺産に囲まれた都市、配慮の不十分な地区がある都市景観～

- 四塚に代表される市域の三方を囲む山々、中央を貫流する釣川、釣川を中心に広がる農地、玄海国定公園の一部を構成するさつき松原に代表される美しい海岸線、玄界灘の島々など、豊かな自然景観を有しています。
- 「海の正倉院」と称されている沖ノ島をはじめ、宗像大社や鎮国寺などの神社仏閣、唐津街道に沿う宿場町の面影が残る赤間宿、原町の街なみなど貴重な歴史的遺産や景観が残っています。
- J R 駅や主要な幹線道路から市内に点在する自然資源や歴史的遺産へ誘導する公共サインが不十分な状況にあります。
- 本市には、緑に囲まれたゆとりある良好な低層住宅地が多く形成されていますが、近年では赤間駅周辺などで高層住宅の立地も進んでいます。
- 赤間駅や東郷駅周辺は、**拠点としての魅力**が乏しく、また、国道3号沿いには、全国どこにでもある均質なロードサイド景観が形成されており、デザインや街なみに統一感がありません。



さつき松原



宗像大社（辺津宮）



赤間宿の街なみ



低層住宅地（自由ヶ丘）



赤間駅北口



東郷駅北口

1－2 都市づくりの課題

(1) 社会情勢等から見た基本的な課題

我が国を取り巻く社会経済情勢は急激に変化しており、これまでに類をみない超少子高齢社会への対応、地球環境問題に伴う環境負荷の低減など社会経済システムの大きな転換期を迎えています。都市づくりにおいても、費用対効果の追求などコスト感覚をもった効率的な都市経営がより一層求められるようになっていきます。

本市の都市づくりにおいても、これらの社会経済情勢を踏まえて次のような視点が必要となっています。

1) 人口減少時代への対応：持続可能な都市構造の形成

本市の人口は、将来人口の推計では平成 24 年をピークに減少していく結果となっており、これからは人口増加が見込めないことを前提とした中で、持続可能な社会システムを構築していくことが必要となっています。都市づくりにおいても、住宅地が分散している本市の市街地の特性に応じた集約型都市構造の形成による生活利便性の維持・向上や自然環境の保全などが求められています。

また、福岡市と北九州市を結ぶ中間の交流拠点として恵まれた立地を活かし、自然や歴史的遺産、豊富な農産物や水産物などを活用した観光地として様々な交流を育むことにより、都市に多様性と活力をもたらす可能性があります。そのため、集約型都市構造の形成に配慮しつつ、効果的かつ一体的な整備を計画的に進めることが求められています。

2) 地球環境問題への配慮：環境負荷の少ない循環型の都市づくり

地球温暖化などの環境問題は地球レベルの緊急課題であり、環境負荷の低減などにも取り組む必要があります。これまでの大量生産・大量消費を改め生活スタイルそのものの見直しも必要となってきました。都市づくりにおいても、開発中心の拡大・拡散の都市づくりから自然環境の保全や既存ストックの有効活用、廃棄物の再資源化など、環境負荷の少ない循環型の都市づくりが求められるようになっていきます。

3) 少子高齢社会への対応：人にやさしい安全・安心の環境づくり

本市においても少子・高齢化が急速に進展しています。現役世代に過重な負担がかからないように費用対効果に配慮した効率的な公共投資に努めるとともに、高齢者や子どもたちが安全で安心して暮らせる環境づくりや安心して子育てできる環境づくりなど、人にやさしい環境づくりが必要となっています。例えば、徒歩による買い物や生活サービスの質などを確保するために、既存市街地の空洞化防止や既存集落の活性化などを検討しつつ、身近な生活空間での利便性を向上させることなどが必要となっています。

4) 成熟した都市社会への対応：都市の個性と魅力の創出

これまでの都市的発展・成長を前提とした都市化社会では、都市の個性と独自性を見失いがちであり、画一的で魅力の乏しい都市を形成してきたと言われていますが、人口増加のピークを迎え減少傾向に入るこれからの社会は、他都市とは異なる独自の個性と魅力の創出が必要となります。

本市においても、地域固有の自然や歴史・文化、そして住宅都市として発展してきた良好な居住環境を守るとともに、中心拠点の赤間駅周辺や宗像大社への玄関口となる東郷駅周辺における新たな魅力とにぎわいづくりの創出など、宗像市らしい景観形成が求められています。

(2) 都市づくりの課題

「社会情勢等から見た基本的な課題」を踏まえ、本市の都市づくりの課題を以下のように整理します。

1) 自然環境の保全・活用

○豊かな自然・歴史的遺産を保全、活用しつつ、地域コミュニティの活性化や農業、漁業、観光などの産業振興、就業機会の確保などに資する土地利用を計画的かつ効率的に行う必要があります。

2) 市街地や集落などの計画的な整備と都市としての魅力・活力づくり

○分散立地している住宅市街地や主要な施設、特長ある公共公益施設などを地域の個性である既存ストックと捉え、コミュニティごとの魅力と活力づくりに活かしながら、市全体としての魅力と活力につなげていく必要があります。

○赤間駅周辺を中心とする拠点形成など、市全体をサービスする都市機能を集積させるとともに、各地域の生活サービス機能を維持または立地を誘導し、生活利便性を確保することが必要です。

○農業、漁業、観光などの産業振興と既存集落の整備との連携、大学や学術研究施設などの既存施設との連携による産業誘致や就業機会の創出など、様々な連携による都市づくりを行う必要があります。

3) 交通ネットワークなど都市施設の機能強化と計画的な維持管理

○交通弱者が暮らしやすい都市とするために、歩行者・自転車ネットワークなどの交通ネットワークを向上させるとともに、公共交通や交通結節機能をさらに強化する必要があります。

○都市施設などの維持管理を計画的かつ効果的に進める必要があります。既存の市街地では浸水防止や狭隘道路の改善など防災機能の強化を図る必要があります。

○既存の公園、緑地をはじめ豊かな自然環境や地域資源などの活用を図りつつ、身近な公園・広場など、地域住民にとっての安らぎの場を維持していく必要があります。

4) 魅力ある都市景観、都市環境の形成

○観光振興など本市内外の人々との交流を促進するために、本市の財産である豊かな自然環境と調和した美しい風景や豊かな歴史的遺産を守り、個性と魅力をさらに高める必要があります。

○緑豊かな住宅地の景観を守り、育むとともに、人が多く集まる駅周辺や主要な幹線道路沿道などは計画的に街なみ景観を創出し、地域への誇りと愛着を醸成していく必要があります。

○限りある資源を有効に活用する循環型の都市づくりなどを進め、良好な都市環境を維持、形成する必要があります。

5) 協働による都市づくり・地域づくりの推進

○上記の課題に対応するためには、コミュニティ、市民活動団体、大学、事業者など多様な主体の都市づくり・地域づくりへの積極的参画や主体的な活動が不可欠です。そのため、情報の公開や協働のしくみづくり、及び各種支援施策の充実などを本市が先駆的に取り組んできたコミュニティ施策と連携して進めていく必要があります。

第2章 都市づくりの目標と基本方針

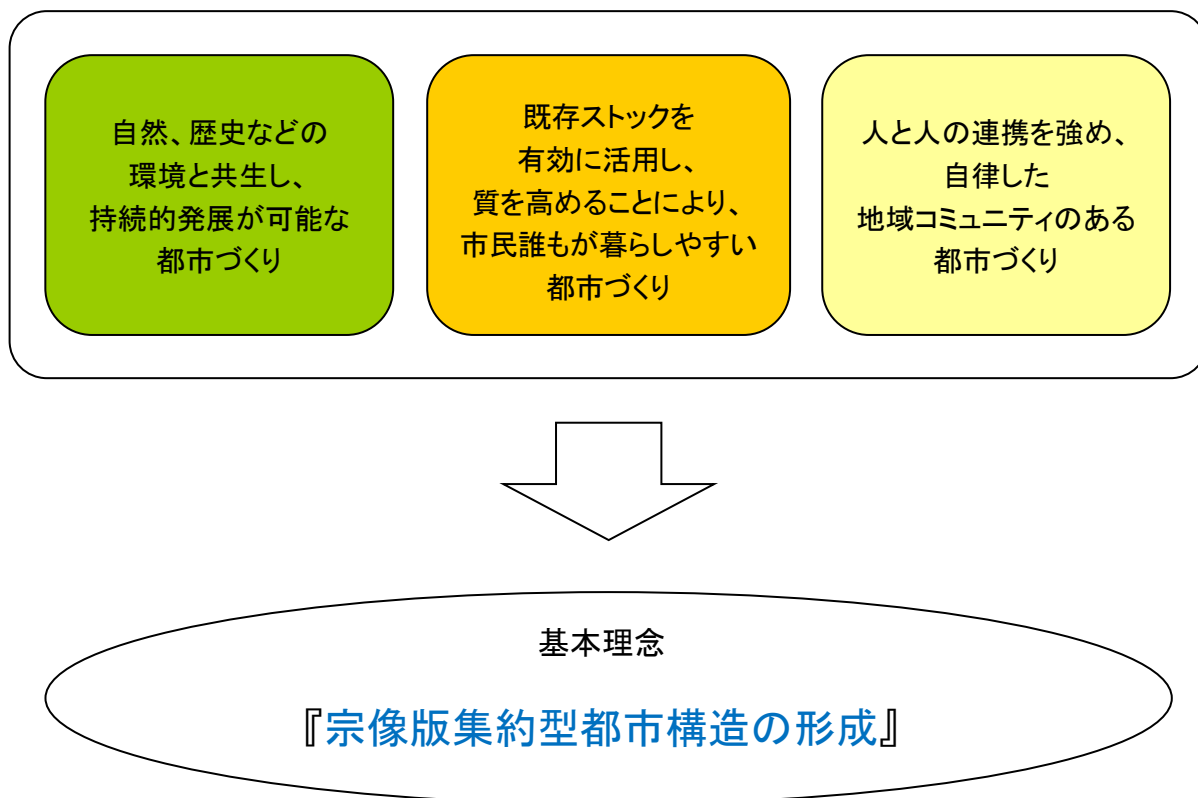
2-1 都市づくりの理念

人口、世帯数の増加が鈍化し、少子高齢社会を迎えている本市は、これまでの開発中心の都市づくりから、今ある都市機能や良好な環境空間を育み、上手に使う都市づくりへ転換していく必要があります。今後、本市の都市づくりは、前章で整理した都市づくりの課題に適切に対応していくため、次の3つの視点を重視して進めます。

1. 自然、歴史などの環境と共生し、持続的发展が可能な都市づくり
2. 量的な拡大より既存ストックを有効に活用し、質を高めることにより、市民誰もが暮らしやすい都市づくり
3. 人と人の連携を強め、地域コミュニティのある自律した都市づくり

このため、都市づくりの理念を「宗像版集約型都市構造の形成」として、現在まで本市で築かれた既存ストックを有効に活用し、宗像市にふさわしいコンパクトで中味の充実した良質で暮らしやすい都市づくりを市民・事業者・行政の協働で進めます。

図 都市づくりの理念



◆宗像版集約型都市構造の形成とは

本市は、市中央を貫流する釣川沿いの農地の後背となる丘陵部を中心に住宅地開発を行ってきたため、市街地や主要な都市機能が分散して立地しています。そのため、今後集約型の都市構造を形成するにしても、一極集中ではなく、地域の特性を踏まえた多極連携の集約型都市構造を目指すことが適切と考えます。

そこで、本市が取り組む多極連携による集約型都市構造の形成の基本的な考え方を次のように定めます。

(1) 各コミュニティ内での生活利便性を維持する集約化を目指す

駅やバス停、コミュニティ・センター周辺など、日常的に人が集まる場所をコミュニティの中心に位置づけ、店舗や身近な公共公益施設など、生活の利便性が確保できる機能を集約させます。また、多様な世代が住み慣れた地域内で安心して住み続けられるようなコミュニティの中心地（地域中心）を形成します。

(2) 駅周辺への都市機能の集約化を目指す

鉄道駅を活かし、赤間駅周辺及び東郷駅周辺に広域や全市を対象とした都市機能が集積する拠点的形成し、新規の都市機能が現状より分散しないようにします。

ただし、赤間駅及び東郷駅周辺は、地域中心も兼ねた親しみやすさのある拠点とします。

(3) 分散する公共公益施設を地域の個性・魅力づくりに活用する

本市は、行政、文化、福祉、学術研究などの広域的な役割を担う特長ある公共公益施設（特化施設地区）が分散しています。これらの特化した機能と近接する地域中心の機能を連携させ、地域の個性、魅力、活力づくりに活用します。

(4) 交通ネットワークを強化し、公共交通の利便性を高める

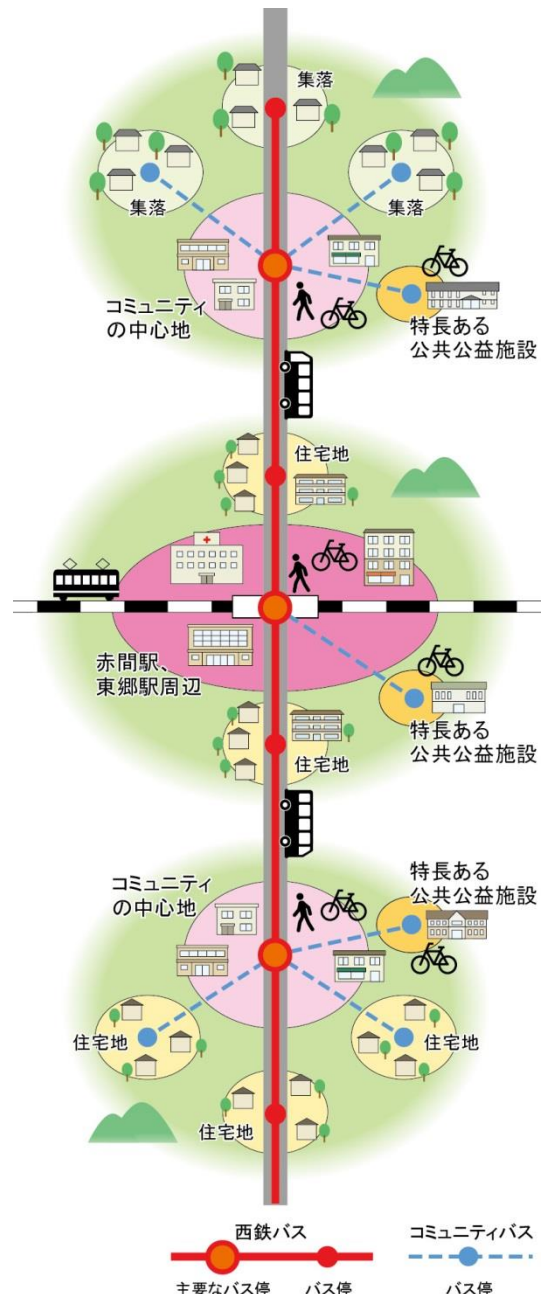
拠点及び地域中心における機能の集約や特化施設地区との連携を通じて、それらを結ぶ交通ネットワークを明確にし、移動や乗り換えの利便性を高め、公共交通利用者を増やします。

(5) 集約型都市構造の形成は緩やかに進める

都市機能の集約化や交通ネットワークの強化による集約型都市構造の形成は、短期集中的に行うものではなく、新たな施設の立地や既存施設の建替えの機会を活かして緩やかに進めます。

また、コミュニティごとの施設の立地状況に応じた柔軟な再編を進めつつ、市全域においてもバランスのとれた都市を形成していきます。

図 宗像版集約型都市構造のイメージ



2-2 目指すべき都市像

将来都市像

『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』

釣川水系を幹とした山々の緑や玄界灘の広々とした青い海を背景に、市街地や島々などが、既存の都市機能や資源を活かして、それぞれの独自性を引き出しながら活性化し、人と人のつながりはもちろん、地域相互の連携も強化された、安全で暮らしやすい都市を目指します。

(1) 自然、歴史など環境と共生する都市

本市は、豊かな自然の上に歴史が積み重ねられています。四塚連山やさつき松原、釣川など多彩な自然資源、宗像大社、唐津街道などの歴史的遺産を大切に守り継承し、それらと共生する都市を目指します。また、自然資源や歴史的遺産に加え、農業、漁業などの特色ある地場産業を守り、活かすことにより、市民の愛着と誇りを醸成します。

(2) 誰もが住み続けられる人にやさしい都市

本市は、これまで培ってきた緑の多い良好な住環境を維持・保全し、または改善し、誰もが安心して暮らせる都市を目指します。そのためにも、駅や地域との交通ネットワークの充実や、日常的に人が集まる場所の安全性、快適性、利便性の向上を図り、誰もが歩いて暮らせるコンパクトな生活空間づくりや子育て世代が本市で暮らしたくなるような都市を目指します。

(3) 暮らしや文化を豊かにする拠点のある都市

福岡・北九州両都市圏の中間に位置する立地を活かし、広域的な連携を図りつつ、宗像ユリックスをはじめとした高次の市民施設などによる本市の個性を際立たせた拠点形成や、駅周辺における医療・福祉の充実、賑わいのある街を楽しむ場づくりなど、市民の暮らしや文化を豊かにする機能が集まった拠点のある都市を目指します。

(4) 観光交流ネットワークを育む都市

宗像の暮らしの中で培われてきた自然や歴史、農漁業、それらの直売や情報発信を行う道の駅むなかたや海の道むなかた館、街道の駅赤馬館などの多彩な観光資源は、他都市から訪れる人に感動と安らぎを与える格好の場でもあります。こうした場を活かし、施設相互の連携や交通ネットワークを強め、さらに魅力と個性を高め、市民相互及び市民と来訪者の観光交流ネットワークを育む都市を目指します。

(5) 多様な主体と連携を育む協働の都市

都市は市民、事業者、大学、市民活動団体、行政など、多様な主体の協働によりつくられます。特に、市民のまちづくりへの参画は欠かせません。このため自律ある地域コミュニティを育成するとともに、本市の特長である3つの大学や学術研究施設とも連携し、お互いの特性や能力を活かした協働の都市づくりを進めます。

2-3 将来の都市構造

将来都市像の実現に向け、豊かな自然環境、貴重な歴史的遺産と共生し、農業、漁業と調和した都市空間を基本とし、魅力ある拠点と地域を結ぶネットワークを形成します。

図 将来都市構造

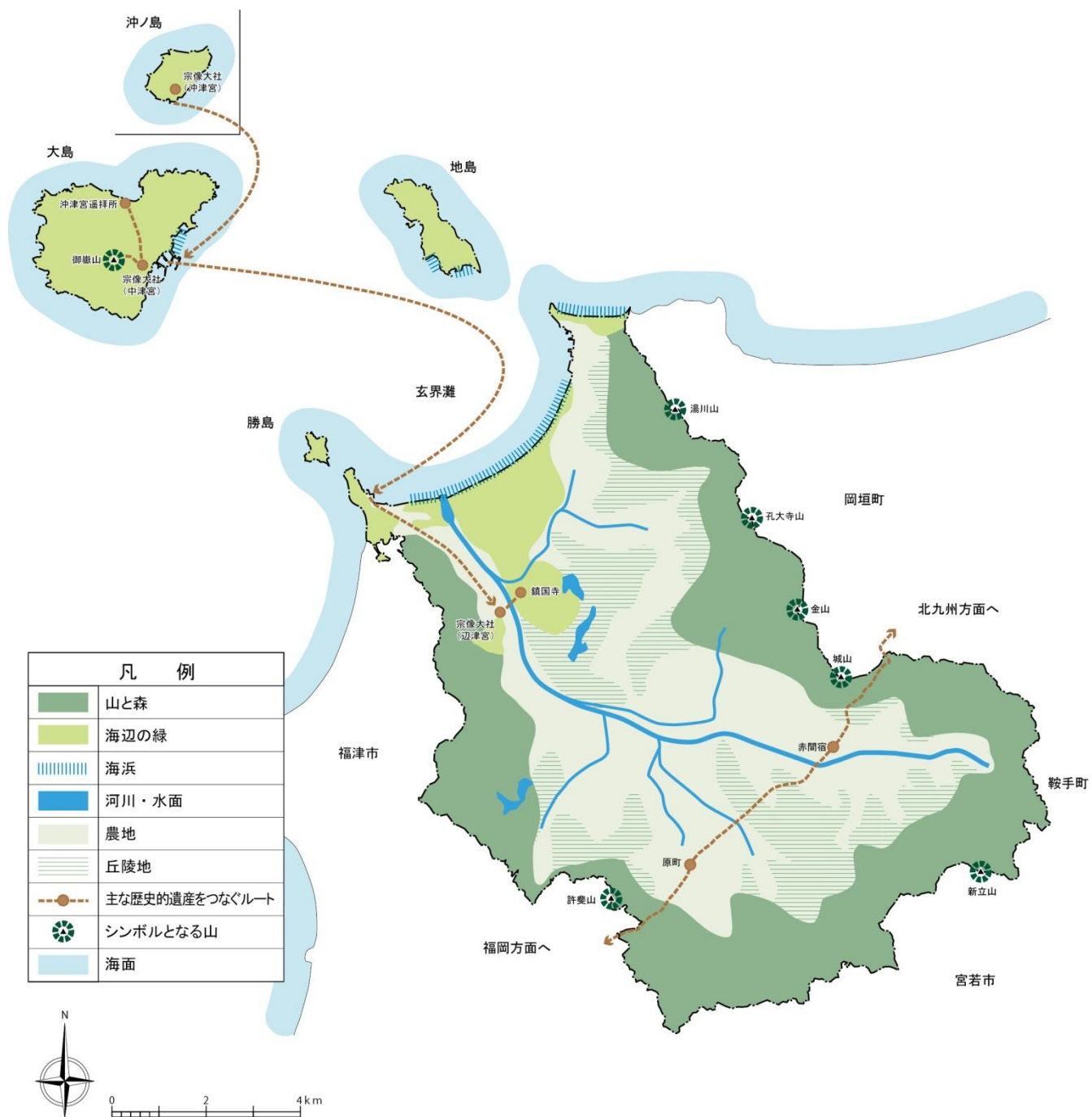


(1) 自然環境及び歴史的遺産の保全と活用

市域を囲む山と森、中央に流れる釣川、さつき松原などの海岸と玄界灘に浮かぶ島々、田園空間と身近な緑、そして市域を結ぶ歴史的遺産は、本市を特徴づける自然環境及び歴史的遺産であり、その保全を基本とし、活用を図るときはその機能や価値を損なわないことを原則とします。

ア	山と森（山林、シンボルとなる山）		市域を取り囲む外縁の山林は、開発を抑制し、自然環境を総合的に保全するとともに、登山などのレクリエーションで市民が自然に親しむ場として活用します。
イ	市域を流れる釣川水系（河川・水面）		市民の生活を支え、うるおいをもたらす釣川水系は、保全するとともに、親水空間の形成など身近な憩いの空間として活用します。
ウ	さつき松原など海岸と島々	ウー1 海辺の緑	島々、さつき松原など玄海国定公園及びそれと一体をなしている緑地は、景勝地を保護・育成していくとともに、観光・レクリエーション利用を促進します。
		ウー2 海浜	浜辺など自然海岸が連続する海浜空間の環境を保全、再生し、漁業環境と調和した観光・レクリエーション利用を促進します。
エ	田園空間と身近な緑	エー1 農地	市街地を取り囲み、釣川沿いに広がる低地部の農地や農村集落は、優良な農業生産環境を維持し、景観を保全します。
		エー2 丘陵地	市域周囲の山々から続く、斜面緑地を含む丘陵地は、市民に身近な緑地として自然環境を維持します。
オ	市域を結ぶ歴史的遺産（主な歴史的遺産をつなぐルート）		市域北部に玄界灘を介して位置する宗像大社や鎮国寺、市域南部に通る旧唐津街道沿いの赤間宿、原町の歴史的な街なみなどを保全し、人々が歴史文化と触れあい、交流できる場として活用します。

図 自然環境及び歴史的遺産の保全と活用



(2) 市街地と中心拠点などの形成

市街地や集落などは、無秩序な外延化を抑制し、周辺環境と共生するように配置します。また、中心拠点や地域中心、**特長ある公共公益施設からなる特化施設地区**などは、**各地区の特性を活かした機能の充実を図りつつ**、それぞれを結ぶ交通ネットワークを強化し、市街地と一体的に配置します。集落型の地域中心は、既存の様々な機能を活用、連携させながら**形成**します。

1) 市街地の形成

ア 住宅市街地	既存の 住宅 市街地やその周辺の飛び地の 住宅 市街地は、高齢化に対応した居住環境の整備や 近隣住民を対象とする商業・業務機能を適切に誘導 します。
イ 中心市街地	旧国道3号線沿いの東郷駅から赤間駅、教育大前駅に至る地域を中心市街地とし、道路など都市基盤整備と併せて都市全体及び広域ニーズに応える居住機能、商業・業務・文化サービス機能を強化・誘導します。
ウ 沿道市街地	国道3号沿道地域は、後背地と調和した土地・建物利用を誘導するとともに、中心市街地とのバランスに配慮し、過度な商業施設の立地は抑制します。 国道495号沿道地域は、無秩序な施設立地を抑制し、計画的に観光機能などを誘導するとともに、 周囲の自然環境と調和する沿道環境を形成 します。
エ 工業・流通市街地	工業・流通市街地は、居住環境の保護や交通利便性の観点から、骨格的道路に面した市街地の縁辺部などに誘導します。特に、清掃工場周辺や若宮インターチェンジ近接地は、自然環境の保全や周辺地域への影響に配慮した施設立地の誘導を検討します。

2) 農漁村集落の形成

ア 農漁村集落	農漁村集落は、豊かな自然環境と調和する集落環境の保全・整備を行うとともに、居住環境の改善、防災性の向上、景観形成などを進めます。
---------	--

3) 中心拠点などの形成

ア 中心拠点		市の中心をなす拠点として、広域的な役割を果たすとともに、市域全体へのサービス能力を持つ高次の商業・業務、医療・福祉機能が集まった中心拠点を、ＪＲ赤間駅周辺に位置づけます。	
イ 拠点		市西部の拠点として、市域全体へのサービス能力を持つ商業・業務、医療・福祉機能が集積し、主要な公共施設や宗像大社への玄関口にふさわしい拠点を、ＪＲ東郷駅周辺に位置づけます。	
ウ 地域中心	地域の利便性を確保し、活力や魅力を高める場として、駅や主要なバス停、コミュニティ・センター周辺など、日常的に人が集まるところに位置づけます。	ウー１ 駅周辺型	地域住民や大学の学生に対応する機能の充実したまちとするため、教育大前駅周辺に位置づけます。
		ウー２ 沿道市街地型	広域バス交通の利便性を活かし、日常生活機能を充実させるため、国道３号沿道の光岡交差点周辺、自由ヶ丘３丁目交差点周辺に位置づけます。光岡交差点周辺は、原町の歴史的な街なみ景観と調和するまちとします。
		ウー３ 農漁村集落型	地域が必要とする日常生活機能と観光・レクリエーションによる来訪者サービス機能とが相乗効果をもって発揮できるよう、農漁村集落に位置づけます。
エ 生活中心		住宅団地など人口が集積している地域で、地域中心から遠い住宅市街地を対象に、買い物などの日常利便サービス機能が備わった生活中心を形成します。	
オ 特化施設地区	高次の市民活動や広域的な役割を担う場として、これまで戦略的に形成してきた施設地などを中心に位置づけます。	オー１ 行政機能	行政・業務機能を強化するため、国・県機関が立地する市役所周辺に位置づけます。
		オー２ 文化・福祉機能	市民の活発な文化、レクリエーションや市民公益活動を支援するとともに、健康福祉活動全般のセンター機能を育成するため、宗像ユリックス、メイトム宗像を核とする宗像ユリックス総合公園周辺に位置づけます。
		オー３ 学術研究機能	隣接する総合公園と一体的にアメニティの高い学術・研究開発の場とし、先端産業や技術に関わる民間企業の研究所や大学などを誘致するため、アスティ２１（むなかたリサーチパーク）に位置づけます。
		オー４ 歴史学習機能	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するため、宗像大社辺津宮、鎮国寺、海の道むなかた館周辺に位置づけます。
		オー５ 漁業機能	豊かな海を活かした漁業の振興を図る場として鐘崎漁港に位置づけます。
		オー６ 観光機能	周囲の自然環境や歴史的遺産と連携させつつ、観光の振興を図る場として、道の駅むなかた周辺及び街道の駅赤馬館周辺（赤間宿）に位置づけます。

図 市街地と中心拠点などの形成



凡 例					
	山と森		農地・農村集落		中心拠点
	海辺の緑		漁村集落		拠点
	河川・水面		住宅市街地		地域中心
	海面		中心市街地		生活中心
			沿道市街地		特化施設地区
			工業・流通市街地		骨格的道路
			工業・流通施設検討区域		
					主な歴史的遺産
					主な大学・研究施設
					主な公共施設など
					主な公園など
					主な処理施設など
					漁港・港
					鉄道

(3) 交通ネットワークの形成

既存の道路網を効率的に活用し、広域ネットワークや都市内ネットワークを形成します。その際、歩行者・自転車の安全性、利便性に優れ、高齢者や身体障がい者をはじめ誰もが快適に移動できるような交通ネットワークを形成します。さらに、本市が誇る自然や歴史・文化資源を巡る歩行者・自転車ネットワークを形成します。

1) 道路・鉄道・船舶のネットワーク

ア 広域ネットワーク	アー１ 東西交流軸 (道路、鉄道)	国道３号、国道４９５号、ＪＲ鹿児島本線を、今後とも本市と福岡・北九州両都市圏とを結ぶ広域の交流軸とします。さらに、国道４９５号は、観光・レクリエーション機能をつなぐ軸とします。
	アー２ 南北交流軸	既存道路を中心とした、宗像地域と玄海・大島地域を結ぶ道路や本市と筑豊都市圏とを結ぶ道路を、南北方向をつなぐ交流軸とします。
イ 都市内ネットワーク	イー１ 都市内中心軸	中心市街地を支え、その拠点性を高めるため、旧国道３号を、各駅との充実した交通結節機能を持つ軸とします。
	イー２ 地域連携軸	中心拠点や地域中心、特化施設地区などを結ぶ道路を地域連携軸とします。また、旧国道３号、駅、コミュニティを結ぶ主要道路において歩行者・自転車ネットワークを形成します。
ウ 島々をつなぐネットワーク（航路）		既存の航路を、島民の生活利便を確保し、島々と本土との観光・レクリエーション機能をつなぐための軸とします。

図 交通ネットワークの形成①（道路・鉄道・船舶のネットワーク）



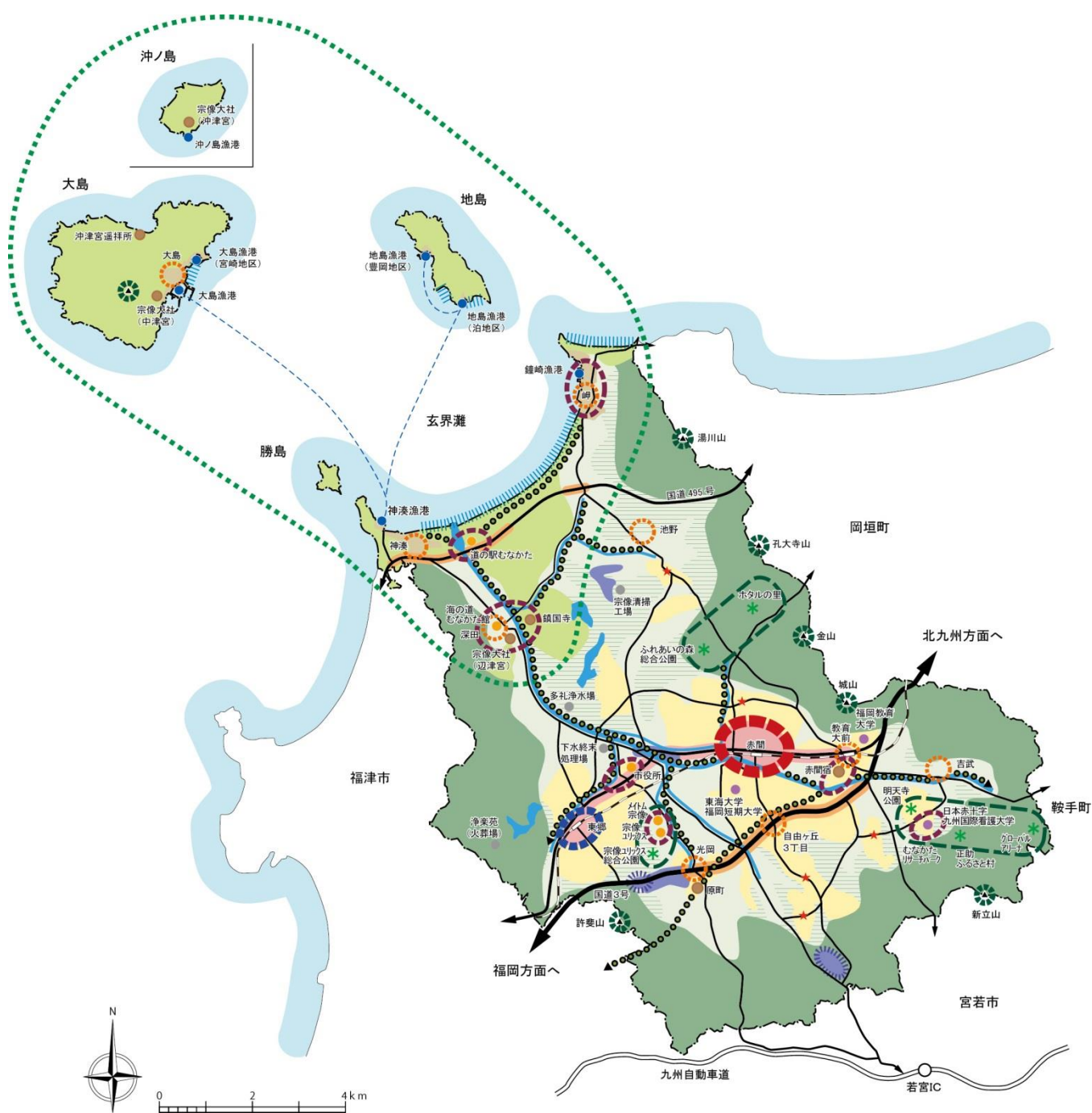
2) 歴史・自然・文化のネットワーク

ア 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を歴史・観光ゾーンとし、自然環境や歴史的遺産、農漁業を活かす交通ネットワークを形成します。
イ 自然・歴史・文化のネットワーク	イー1 釣川河岸プロムナード	釣川、山田川、樽見川河岸を釣川河岸プロムナードとし、本市を貫く親水空間を形成します。
	イー2 さつき松原プロムナード	神湊から鐘崎に至るさつき松原の美しい海岸線に、玄海国立公園内の周辺都市海岸線と連続するような海辺の広域プロムナードを形成します。
	イー3 歴史と文化の散策路	赤間宿から原町を経由し福津市の畦町に至る旧唐津街道を歴史と文化の散策路とし、歴史的な街なみや歴史的遺産を活かした散策路を形成します。
	イー4 憩いと文化のネットワーク	宗像ユリックス総合公園を中心に、釣川河岸プロムナードと歴史と文化の散策路とを相互に連絡する散策路を憩いと文化のネットワークとし、既存道路や河川などを活用しながらうまいのある散策路を形成します。
オ 市民利用緑地		総合公園などを中心とした緑地は、豊かな自然のなかでレクリエーションやスポーツなどを楽しめる環境を形成します。

図 交通ネットワークの形成②（歴史・自然・文化のネットワーク）



図 全体構想



凡 例							
	山と森		農地・農村集落		中心拠点		主な歴史的遺産
	海辺の緑		漁村集落		拠点		主な大学・研究施設
	海浜		住宅市街地		地域中心		主な公共施設など
	河川・水面		中心市街地		生活中心		主な公園など
	丘陵地		沿道市街地		特化施設地区		主な処理施設など
	海面		工業・流通市街地		市民利用緑地		漁港・港
	シンボルとなる山		工業・流通施設検討区域		骨格的道路		航路
			歴史・観光ゾーン		自然・歴史・文化のネットワーク		鉄道

第3章 土地利用の方針

3-1 基本的な方針

本市の土地利用は、自然環境と都市的土地利用の共生を基本とします。市域を囲む山林や沿岸部の樹林地、海岸の砂浜、釣川水系の水辺といった豊かで美しい自然環境を一体として守り、身近なレクリエーションの場として活用します。農業・漁業の生産環境は、自然環境と共存しつつ生産性を維持・増進します。農漁村集落については、既存の地域資源を活かし、観光・レクリエーション機能などと連携しながら、地域の人口やコミュニティを維持していくことが可能な土地利用を進めます。

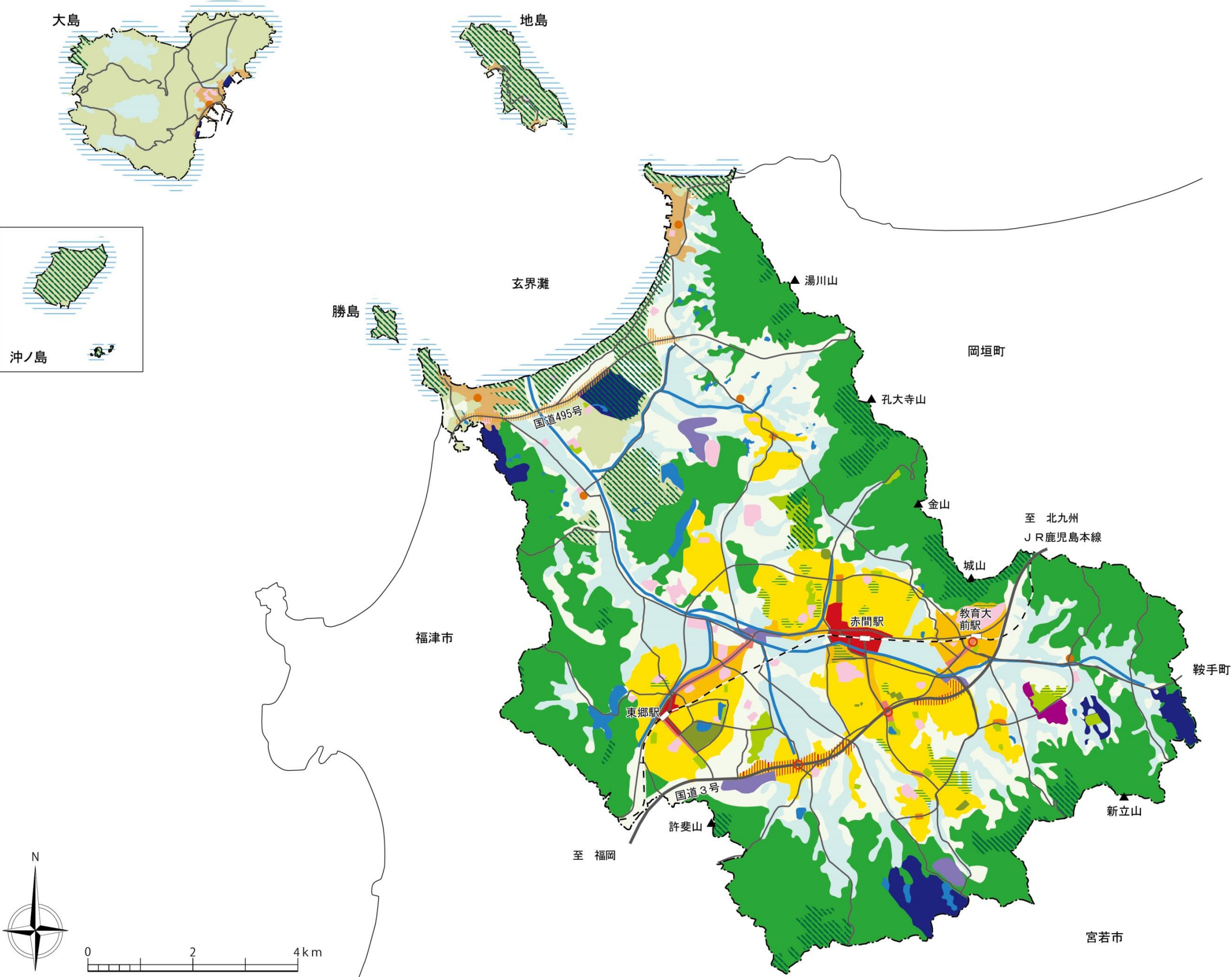
都市的土地利用においては、**低層住宅を基本とする良好な住環境を保全するとともに**、既存市街地内の**都市基盤**や低未利用地などを有効に活用することにより、**多様な世代が安心して住み続けられる住宅地を形成します**。また、環境負荷の低減や少子高齢社会に対応した土地利用を進めるため、都市機能の分散立地や市街地の無秩序な拡大を抑制します。**ただし、都市の活動を支え、就業機会の創出を図る産業用地は、周辺環境の保全に配慮しつつ適正に確保します**。

加えて、各地域においては、歴史的**遺産**や観光資源を活かしたまちづくりや都市的魅力のある個性的な街なみ形成など、それぞれの特性に応じた秩序ある空間形成を進めるとともに、安心して暮らし続けられるような生活利便性の高いまちづくりに資する土地利用を進めます。

こうした観点に立ち、前章の**将来の都市構造**を受け、次の6点を基本的な方針とします。

- ①市域を囲む緑と島々の緑、海岸、河川の自然環境を総合的に保全・活用する土地利用
- ②自然環境と農業・漁業の生産環境が共存し、人々の交流を育み、集落を**維持・活性化**させる土地利用
- ③**良好な住環境を保全し、多様な世代が住み続けられる住宅地としての土地利用**
- ④環境負荷の低減や少子高齢社会に対応するコンパクトな土地利用
- ⑤**都市活動を支える産業用地を適正に確保する**土地利用
- ⑥地域特性に応じた秩序ある空間形成を可能にし、都市の魅力や生活利便性を高める土地利用

図 土地利用方針



凡 例	
都市的空間	
	低層住宅地
	中層住宅地
	低中層住宅地
	生活中心
	中心商業地
	近隣商業地
	沿道商業地
	地域中心
	工業流通業務地
	学術研究地区
自然・田園的空間	
	山林
	海岸と島々
	河川・水面
	農地
	農村集落
	漁村集落
	地域中心
	沿道商業地
その他	
	スポーツ・レクリエーション施設用地
	公共施設用地
	公園・緑地
	緑地環境保全候補地
	自然公園・国有林・保安林
	海面
	幹線道路
	鉄道

3-2 都市的空間の土地利用方針

緑豊かで良好な低層住宅を中心とする現在の土地利用を基本的に継承するとともに、自然環境と共存する良好な住環境を形成し、**多様な世代が安心して住み続けられる安全で快適な生活環境を構築**します。そのため、市街地内の未利用地などの利用促進または保全を計画的に進めます。また、少子高齢社会に対応し、市民の生活利便性の向上や地域コミュニティの活力を増進するため、既存市街地の再生、生活拠点の充実、道路などの交通体系の整備を推進し、コンパクトな市街地を形成します。さらに雇用の場を創出する商業、工業用地などを、**既存の交通ネットワークや周辺環境の保全に配慮しつつ**確保します。

ア 住宅地	アー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、保全します。 しかし、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、高齢化の進展とともに空き地・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、3世代居住、建築物の更新促進や空き地・空き家の利用促進など、多様できめ細かな対応を行い、住環境の低下を予防するとともに、多世代が居住する個性的な生活圏を形成します。 また、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。
	アー2 中層住宅地	中層住宅地として整備された日の里5丁目は、建築物の更新を促進し、団地の再生を図ります。また、その他の中層住宅地では、既定の地区計画制度の適切な運用により、良好な住環境を維持、増進します。
	アー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。 また、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。
	アー4 生活中心	商業地から遠い住宅地などを対象に生活中心を位置づけ、近隣住民の日常的な買い物や生活サービスの利便性を確保し、地域コミュニティの活性化を図るため、商業・医療・福祉などの近隣サービス施設を誘導します。
イ 商業地	イー1 中心商業地	J R 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。 また、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。 一方、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県道東郷停車場線、都市計画道路宗像福岡線、都市計画道路東郷駅前線や駅前広場、駐車場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。
	イー２ 近隣商業地	日常生活圏の中心である地域中心など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。
	イー３ 沿道商業地（国道３号沿道）	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、その立地を抑制します。 特に、光岡交差点周辺では、ロードサイド型店舗など商業関連施設が集積立地しています。これ以上の過度な集積を抑制し、中心拠点や既存商店街との役割分担に配慮した機能を誘導します。
ウ 工業地その他	ウー１ 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、大規模集客施設の立地を抑制し、工業、流通施設などの立地を誘導します。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検討します。 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、福岡や北九州にある工場

		との連携や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検討します。 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。
	ウー2 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。

3-3 自然・田園的空間の土地利用方針

市域を囲む山々の緑などの自然空間は、水源かん養、土砂災害防止、生物多様性の保全、美しく優れた景観の維持・形成に貢献する貴重な自然環境です。それに加えて、釣川水系を構成する豊かな自然環境を総合的かつ一体的に保全します。

農地や農漁村集落環境などにおいては、農業、漁業の振興に配慮しつつ、農地が持つ農産物の生産をはじめとする多面的な機能を維持、増進させるなど、自然環境と生産環境が共存するように保全します。また、農産物・水産物の供給基地であることから、優良農地の確保、遊休地の積極的活用、漁場・育成場の整備・保全を行うとともに、**農産物・水産物を活かした観光・レクリエーション機能と連携しつつ**、集落の活性化を図ります。

なお自然・田園的空間では、都市的開発を原則禁止とします。ただし、産業の振興や都市政策上必要なものとして位置づけられた開発を行う場合は、山林や農地などそれぞれが持つ環境条件に十分に配慮しながら、計画的かつ慎重に進めます。

ア 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、これらの機能を保全し、都市的開発は抑制します。 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。
イ 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、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、その他の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。
ウ 河川	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。 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。
エ 農地	農振農用地など集団的な優良農地については、農業を支える生産基盤であり、洪水調整や身近なオープンスペースなどの多様な機能を有することから、無秩序な開発を禁止し農地を保全します。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、市民の利活用を検討します。
オ 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。 居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に配慮しつつ、ゆとりある良好な住宅地となるよう、計画的に進めます。
カ 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、良好な居住環境を備えた漁村集落を形成します。 狹隘道路や空き家が多く、安全性の問題がある場所は、居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。

キ 地域中心	生活利便性の確保や地域コミュニティの活性化のため、身近な店舗や医療・福祉施設、金融機関などの日常生活サービス機能を備えたコミュニティ空間の形成を計画的に進めます。 その際、農業、漁業の振興を図りながら、自然、歴史的遺産などを活かした観光・レクリエーション機能と連携して集落の地域中心を形成していきます。
ク 沿道商業地 (国道 495 号沿道)	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し、限定的に誘導します。

第4章 都市施設等の方針

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。特に、観光・レクリエーション施設などへの円滑なアクセスを支え、**観光ネットワーク化を図るため、市域を南北につなぐ道路や観光施設周辺道路、駅周辺道路の整備を進めます。**

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、**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、急激な高齢化の進展に適切に対応し、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、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・自転車道を整備するとともに、植樹などによりアメニティや都市景観の向上にも資する安全で魅力的な道路空間の創造を進めます。

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。

- ①円滑な広域自動車交通と観光・レクリエーション施設などへのアクセスを支える連絡道路の整備
- ②市内の各地域をネットワークする都市計画道路などの整備
- ③公共交通機能の確保と交通結節点における乗り換えの利便性を高める施設整備
- ④歩いて暮らせるまちづくりを実現する安全で魅力ある道路空間の整備

図 道路・交通施設の整備方針①（広域連絡道路）

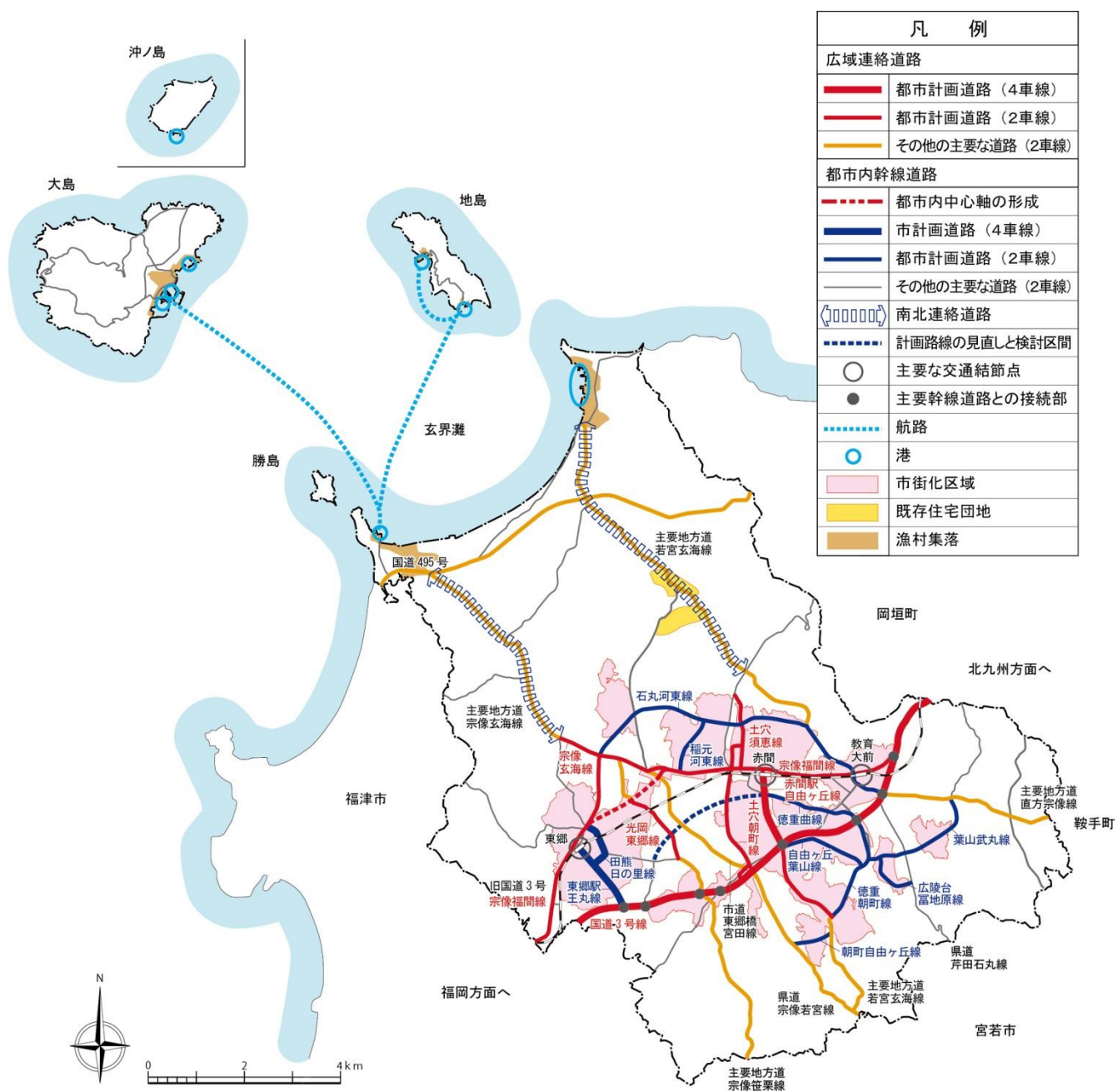


(1) 道路整備の方針

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、玄海国定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IC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、沖ノ島、大島、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IC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IC方面、鞍手IC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IC方面）との結びつきを強化します。

図 道路・交通施設の整備方針②



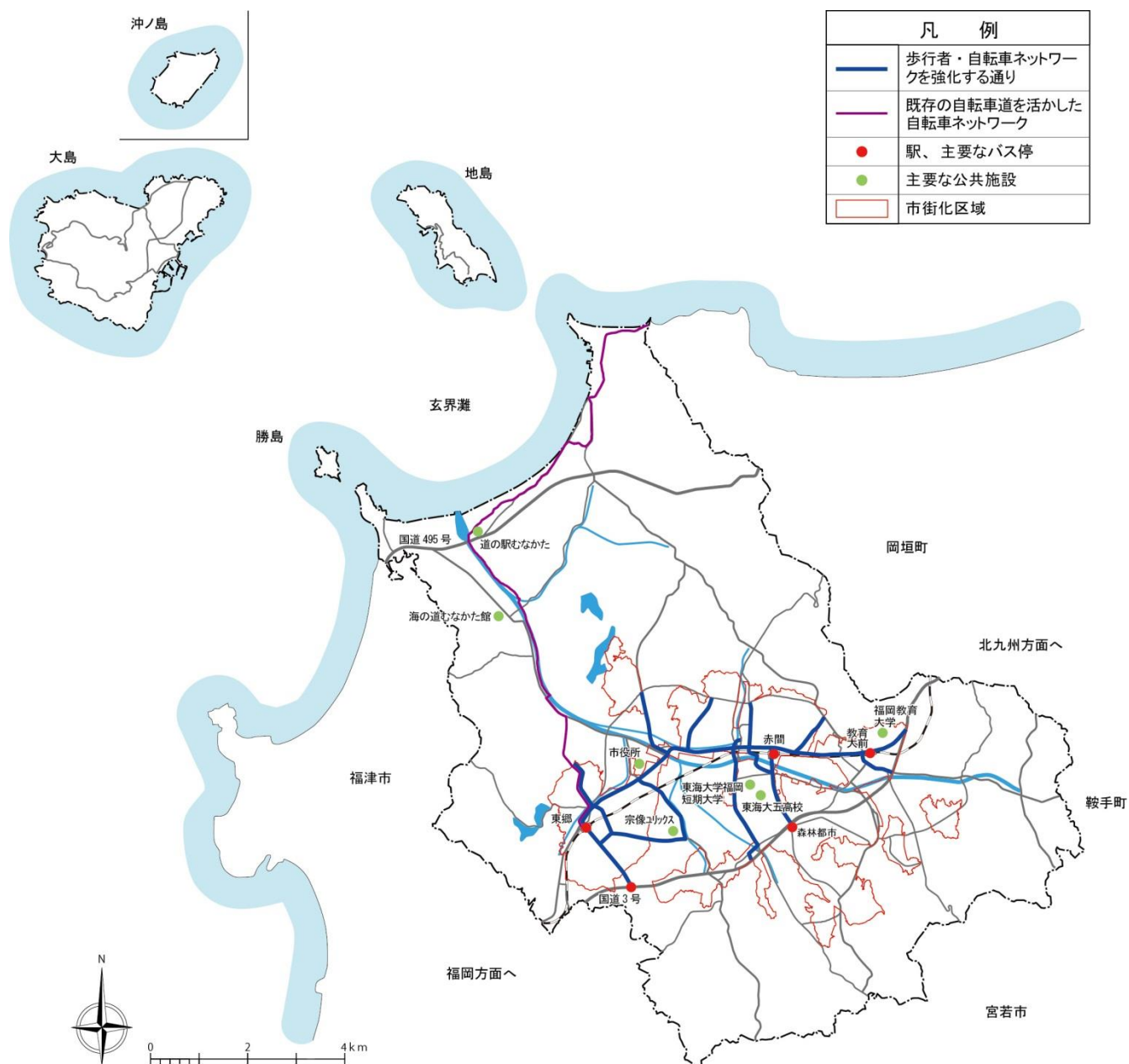
2) 都市内幹線道路整備

ア 都市内中心軸	中心市街地の骨格となる旧国道3号（都市計画道路宗像福岡線）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 市街地相互のネットワーク	都市計画道路石丸河東線、都市計画道路葉山武丸線、都市計画道路徳重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。
エ 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。

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。
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。

図 道路・交通施設の整備方針③（歩行者・自転車ネットワーク）



(2) 交通施設等の整備方針

高齢社会への対応や地球温暖化防止、観光目的の自動車交通の抑制を図るため、公共交通を強化します。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、乗り換えの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。また、多くの人が利用する空間として魅力と快適性を高める整備を行います。

ア 公共交通	道路整備と連動し、公共施設や市街地間をネットワークする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、コミュニティバスの充実など交通弱者に配慮した公共交通の拡充・強化を進めます。 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。
イ 駅、駅前広場	J R 東郷駅については、交通需要に見合う駅前広場の整備を進め、自動車・自転車交通、バス交通、歩行者交通相互の動線の確保や、安全性、利便性を向上させます。 駅前広場の整備にあたっては、魅力的な都市景観を先導するような整備を行います。
ウ 漁港・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、漁港・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漁港・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。
エ 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。
オ 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、不足する地域では公共施設や地域資源などの整備にあわせて適正に配置します。その際は、周囲の豊かな自然環境を活かした公園とします。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、緑化やオープンスペースの確保を進めます。

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。

- ①大規模公園の有効活用と緑・水辺資源のネットワーク化
- ②公園不足地域における身近な公園の適正な配置、整備
- ③周囲の自然と調和した市街地形成に向けた緑化推進とオープンスペースの確保

図 公園・緑地等の整備方針



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、ホタルの里などの公共施設や、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。	
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。	
ウ 緑のまちなみ形成	ウー１ 駅周辺など	市民が集うＪＲの３駅や市役所周辺については、駅前広場の緑化やポケットパークの整備などを積極的に進め、緑あふれる空間を形成します。
	ウー２ 住宅地など	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、道路や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 主要な処理施設等の整備方針

（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、治水機能を確保しつつ、水遊びのできる親水性を兼ね備えた河川整備を促進します。
イ 下水道の整備方針	イー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、全量の高度処理化を推進し、釣川水系のより高度な水質保全を進めます。 鐘崎、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。
	イー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貯留施設の整備などを進めます。

（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ゴミ処理場、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。

第5章 都市環境形成の方針

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らしい都市空間を形成するため、美しく親しみのある身近な自然景観、沖ノ島を経て釜山・金海へ至る海北道中など悠久の歴史と世界に誇れる宗像大社をはじめとした歴史景観など、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。また、本市の骨格を形づくる周囲の山なみや市域を貫流する釣川、美しい田園や海辺を背景とした農漁村集落景観、緑と共生した良好な住環境を有している住宅地景観など、本市がこれまで守り育ててきた景観を大切にします。

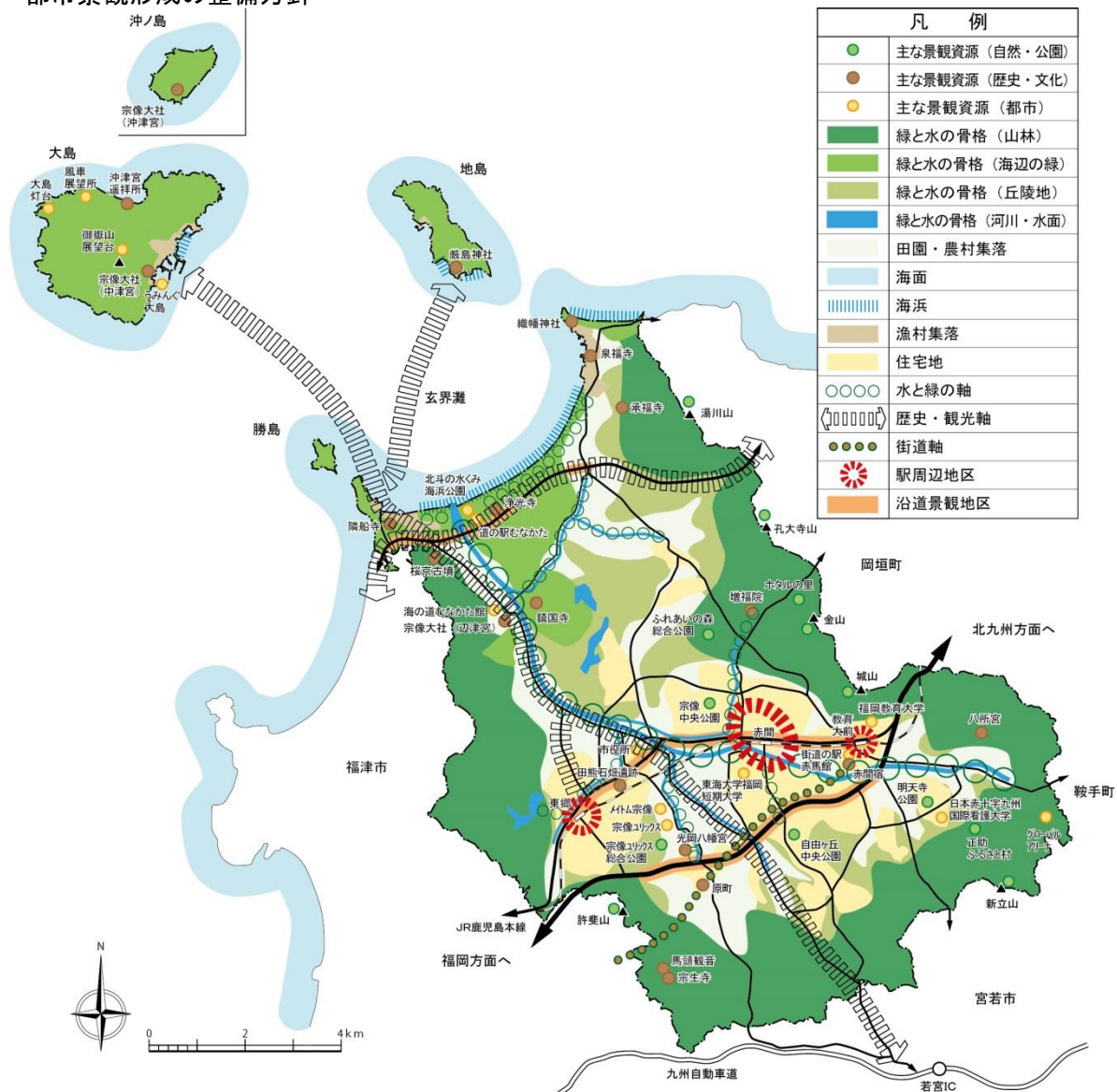
さらに、地域間を結ぶ主要な道路や河川を活かして景観資源をつなぐ景観軸を形成します。その際、景観軸ごと、地域ごとの特性に応じて、沿道や沿岸のまちなみと協調した景観形成を進め、観光振興にも資する景観軸の形成を目指します。

一方で、本市の顔となり都市の魅力や活力を醸成するような駅周辺景観の街なみ形成を進めます。加えて、市民や来訪者にとってわかりやすく、個性が際立つ街なみづくりのために、大規模建築物などの景観誘導や主要な道路の沿道景観の形成、地域の特性に応じた屋外広告物の規制、誘導などを、自然・歴史的景観と調和に配慮しながら推進します。

こうした観点に立ち、次の4点を都市景観形成の基本方針とします。

- ①多様な景観資源の保全・活用を前提とした景観形成
- ②骨格となる自然環境・住環境を守り育てる景観形成
- ③地域と景観資源をつなぐ景観軸の形成
- ④都市的な魅力を創出し、個性を高める景観形成

図 都市景観形成の整備方針



(1) 守り育てる景観形成の方針

ア 多様な景観資源	自然景観、歴史・文化景観、都市景観などの多様な景観資源について情報を共有し、新たな行為の際は、景観資源の保全・活用を前提とするよう誘導します。 特に、宗像大社や鎮国寺、沖ノ島などによる歴史・文化景観は、豊かな自然景観と調和し、本市を代表する景観資源のひとつです。このため、遺産としての価値を損なわないよう配慮しつつ、観光施策と連携し一体的な景観保全・整備を進めます。
イ 緑と水の骨格景観	本市の地形的特徴である周囲を取り囲む山林の景観や海辺の緑景観などを保全します。また、市の中央を貫流する釣川水系の水辺景観を保全するとともに、水に親しめるような景観整備を進めます。
ウ 田園・集落景観	釣川を中心に広がり、市街地を包み込む優良農地などの田園景観を保全します。また、農村集落では、集落と周辺の農地、山林を一体とした農村景観を保全します。
エ 海辺・漁村景観	さつき松原や砂浜、漁港などの多様な海浜空間を有した水辺景観の保全・整備を進めます。漁村集落については、海との関係や密集した住宅地の改善などに配慮した景観形成を進めます。
オ 住宅地景観	緑豊かでゆとりのある住宅地景観の保全・整備を基本としつつ、低層住宅地や中層住宅地、用途や形態が混在する住宅地など、環境特性に応じた景観形成を進めます。 また、市域各地に延びる緑の尾根や斜面緑地は、住宅地景観にうるおいを与える貴重な景観要素としてその保全を進めます。

(2) 景観軸形成の方針

ア 水と緑の軸	釣川、山田川などの主要な河川やさつき松原を水と緑の軸とし、水辺に親しみ、松原の散策を楽しむことのできる憩い空間としての景観整備を進めます。
イ 歴史・観光軸	東郷駅や若宮 I C から、宗像大社辺津宮や神湊港渡船ターミナルを経て大島へ向かう道路と航路、国道 495 号を歴史・観光軸とし、本市の自然、歴史・文化を結ぶ象徴的な軸にふさわしい景観形成を進めます。
ウ 街道軸	旧唐津街道の道筋が残る区間を街道軸とし、名残をとどめる赤間宿と原町については、祭りやイベントを含めた地域のまちづくりの中で歴史的雰囲気有する街なみの保全と再生を進めます。

(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なみを形成します。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推進などを進めます。 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溜まれる空間が連続するような街なみ誘導を進めます。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。
ウ 沿道景観	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。 国道 3 号は、外部から市内への導入部となる主要交差点において、修景やサイン計画を行い導入部を明確にします。 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、重要な歴史的遺産の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、循環やリ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 資源・エネルギー消費の削減	計画的な施設配置や道路網整備により、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、エネルギー消費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、公共施設や住宅での太陽光発電などの再生可能エネルギーの有効利用を促進します。
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 水循環の確保	健全な水循環を再生していくため、下水の高度処理による上水への再利用を行うとともに、荒廃竹林対策、植樹や間伐、下草刈りによる水源かん養林の保育、農地の保全などを市民と協働で進めます。
エ 住空間のリユース	本市の住宅団地は、昭和40年代に建設のピークを迎え、現在、高齢化などにより空き家が増えています。このため、これまで蓄積されてきた住宅ストックを有効活用し、新たな住民が入居できるようなシステムを構築します。

(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山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、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。
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を強化するとともに、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。
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。

(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用促進などを進め、犯罪に結びつきやすい市街地環境を改善します。 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育成	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良好なコミュニティを形成します。そのため、日常から地域の様々な交流活動を活発にし、安心して生活できるコミュニティの育成を進めます。

5-4 人にやさしいまちづくりの方針

「宗像市保健福祉計画」、「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、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、施設の整備や改善の協力を要請します。
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、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、コミュニティバスの充実などにより、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るために、重要度の高いテーマとして設定したものです。

ア 中心拠点の形成	赤間駅周辺において、住宅供給や商業施設、公共公益施設の集積を図る場合は、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。
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、立地特性に応じ地区計画の活用などを行います。
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、空き地・空き家の発生や居住環境の低下が懸念される区域や駅から離れた区域については、面的な整備手法など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、空き地・空き家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活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地を形成します。
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。
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。 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 多極連携の集約型都市構造の形成	中心拠点や拠点、地域中心の形成と、公共交通の強化によるネットワーク化を総合的に推進するため、都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画制度の導入を検討します。

※住マイむなかた

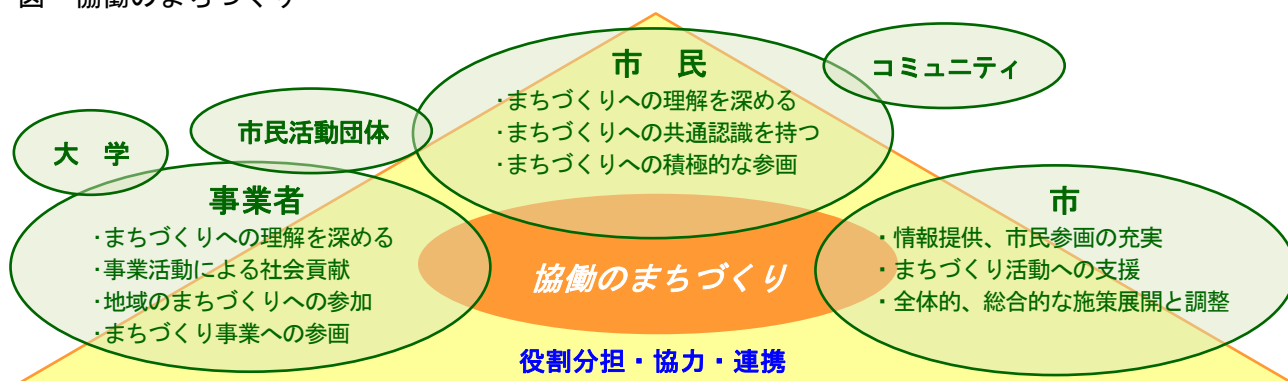
平成20年、福岡県、宗像市の支援・協力の下、宗像市に居住または事務所を構える住宅関連事業者により結成された市民公益活動団体。住宅相談窓口の開設、運営を行い、安心できる住宅ならびに住生活の支援と確保に努めるとともに住宅都市である宗像市の賑わいの創出を目的にボランティア活動を展開している。

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。

また、市民、事業者などと市が共通の認識に立ち、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。

図 協働のまちづくり



ア まちづくり情報の提供	市民や事業者と都市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。
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。

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。