

第三次宗像市道路網整備計画 第3回(令和7年度第1回)策定委員会

令和7年9月8日

1 . 第2回策定委員会の概要と対応	2
1 - 1 . 前回委員会の概要	2
1 - 2 . 前回WG・委員会での主なご意見と対応	5
2 . 幹線道路網の整備計画（案）	10
2 - 1 . 整備計画案の考え方	10
2 - 2 . 整備検討区間の設定	11
2 - 3 . 担うべき役割・機能の再整理	19
2 - 4 . 整備優先度の設定	26
2 - 5 . 整備優先度が高い区間の施策検討の取組（案）	30
3 . 中心拠点等の整備計画（案）	35
3 - 1 . 整備方針	35
3 - 2 . 整備計画（案）	38
4 . 幹線道路網計画のモニタリング指標（案）	40
4 - 1 . モニタリング指標の設定	40
4 - 2 . 各指標の現況値・目標値（案）の設定	41
5 . 道路整備のあり方・留意点	46

1. 第2回策定委員会の概要と対応

1-1. 前回委員会の概要

(1) 道路網整備に係る基本理念・方針(案)

宗像市の将来像

【宗像市総合計画】

『心地よい生活空間の中で、
誰もが安心して住み続けられるまち』

【宗像市都市計画マスタープラン】

『コンパクトで魅力的な地域が
ネットワークする生活交流都市』



宗像市の計画

第3次宗像市総合計画（策定中）

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

都市計画マスタープラン・立地適正化計画（策定中）

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

宗像市地域公共交通計画（R6.4）

- ・広域交通：市外及び県外への広域的な移動を支援
- ・幹線交通：中心拠点と地域拠点の移動を支援
- ・支線交通：主要交通結節点や乗継拠点の連絡

宗像市地域防災計画（R6.8）

- ・幹線道路：緊急輸送路や延焼防止、歩道確保 等
- ・生活道路：避難活用や緊急車両の通行確保、
狭隘道路解消、歩道整備 等

宗像市雨に強いまちづくりビジョン（R6.3）

- ・緊急輸送道路等の整備水準：許容浸水深10cm

国・県の計画

九州地方新広域道路交通ビジョン/福岡県新広域道路交通ビジョン（R3.6・7）

- ・段階的なネットワークによる連携強化
- ・災害時にも機能する道路網確保

2040年、道路の景色が変わる（R2.6）

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

道路交通の概況

● 道路交通網

- ・東西：広域幹線（国道3号、国道495号、JR鹿児島本線）
- ・市街地：JR鹿児島本線を囲むラダー型道路網

● 国道道の整備状況

- ・概ね改良済（2車線以上、幅員5.5m以上）

● 都市計画道路の整備状況

- ・整備率：87%、**長期未着手路線・区間が点在**

● 国道道の道路構造

- ・市街地：歩道代表幅員が**2.0m程度と狭い**

● 交通量・混雑度

- ・**主要渋滞箇所**：国道3号光岡交差点
- ・**混雑度1.0超**：国道3号〔武丸〕、宗像若宮線〔田久〕
- ・大型車交通量：国道3号では5,000台/日超
- ・**渋滞感が高い箇所〔速度水準が低い箇所〕**
：旧国道3号〔赤間・東郷駅周辺、東郷橋前後区間〕

● 旅行速度

- ・市街地内区間を中心に**低い速度サービス**

● 交通事故

- ・国道3号、旧国道3号に集中、**朝野団地入口：ワースト2位**

● 道路冠水

- ・豪雨時には**赤間、東郷、河東地区を中心に道路冠水**

● 拠点アクセス性・拠点連絡性

- ・分散した市街地と中心拠点間**の連絡速度に格差**
- ・国道3号沿道他市町に比べて**低い高速ICアクセス**

道路網整備に係る基本理念（案）

道路ネットワークの高質化（広域性・多機能性の向上）

幹線道路網の基本方針（案）

① 広域道路ネットワークの連携強化

【福岡・北九州都市圏を結ぶ広域幹線道路の機能強化】

本市の産業経済活動を支える重要な広域幹線道路であり、現在の交通需要への対応だけでなく、将来的な土地利用を見据えた東西方向の都市間連絡機能の強化を図る。

【筑豊都市圏、及び高速ネットワークへのアクセス機能強化】

本市と筑豊地域、及び高速ICへのアクセス機能強化を図り、更なる交流・連携を促進するために、市内外を連絡する広域放射軸の機能強化を図る。

② 都市内ネットワークの充実

【分散した市街地を結ぶ連絡道路の機能強化】

分散した市街地と中心拠点等との連絡機能を強化することで拠点性を高め、多極連携型の集約型都市構造の形成を促進する。

【市内交流拠点間ネットワークの強化】

生活、産業、交通施設等の各拠点間、及び広域幹線道路とのネットワーク機能を強化することにより、市内外の交流・連絡を促進する。

【安全・安心な歩行空間の確保】

通学路等は交通安全プログラムに基づき、交通安全対策を推進する。

③ 中心拠点等の活性化に資する道路網の形成

JR赤間駅・東郷駅周辺の道路では、車両への走行性を確保するとともに、歩行者・自転車利用への安全で魅力ある道路空間を確保する。

④ 災害に備えた道路機能の確保

発災時の早急な人命救助、避難行動や物資輸送等の救援活動を円滑に行うために、幹線道路網における狭隘区間の解消や多重性の強化を図る。

最近のトピックス〔今後の課題〕

- 駅・バス停の交通結節機能〔駅へのアクセス性向上、P&R利用環境の改善、複数の交通機関が乗り継ぐ交通結節点の機能強化〕
- 郊外集落地等の生活交通手段〔新モビリティの導入、各種輸送サービスの連携、福祉施策との連携〕
- 新たな交通サービス〔MaaSの推進、観光客向け交通サービス〕
- 官民共創による先進技術〔自動運転等の先進技術の実証実験〕
- 歩行者自転車NW、人中心のまちなか空間、歴史・観光軸、街道軸
- ユニバーサルデザインの道路

1-1. 前回委員会の概要 (2)本市の幹線道路網(案)

宗像市幹線道路網(案)

- 都市計画マスタープラン等に位置付けあり(現道あり)
 - - - - - 都市計画マスタープラン等に位置付けあり(現道なし、整備計画あり)
 - 本検討にて追加(現道あり)
- ※「現道あり」は概成済み(未整備)の路線・区間を含む

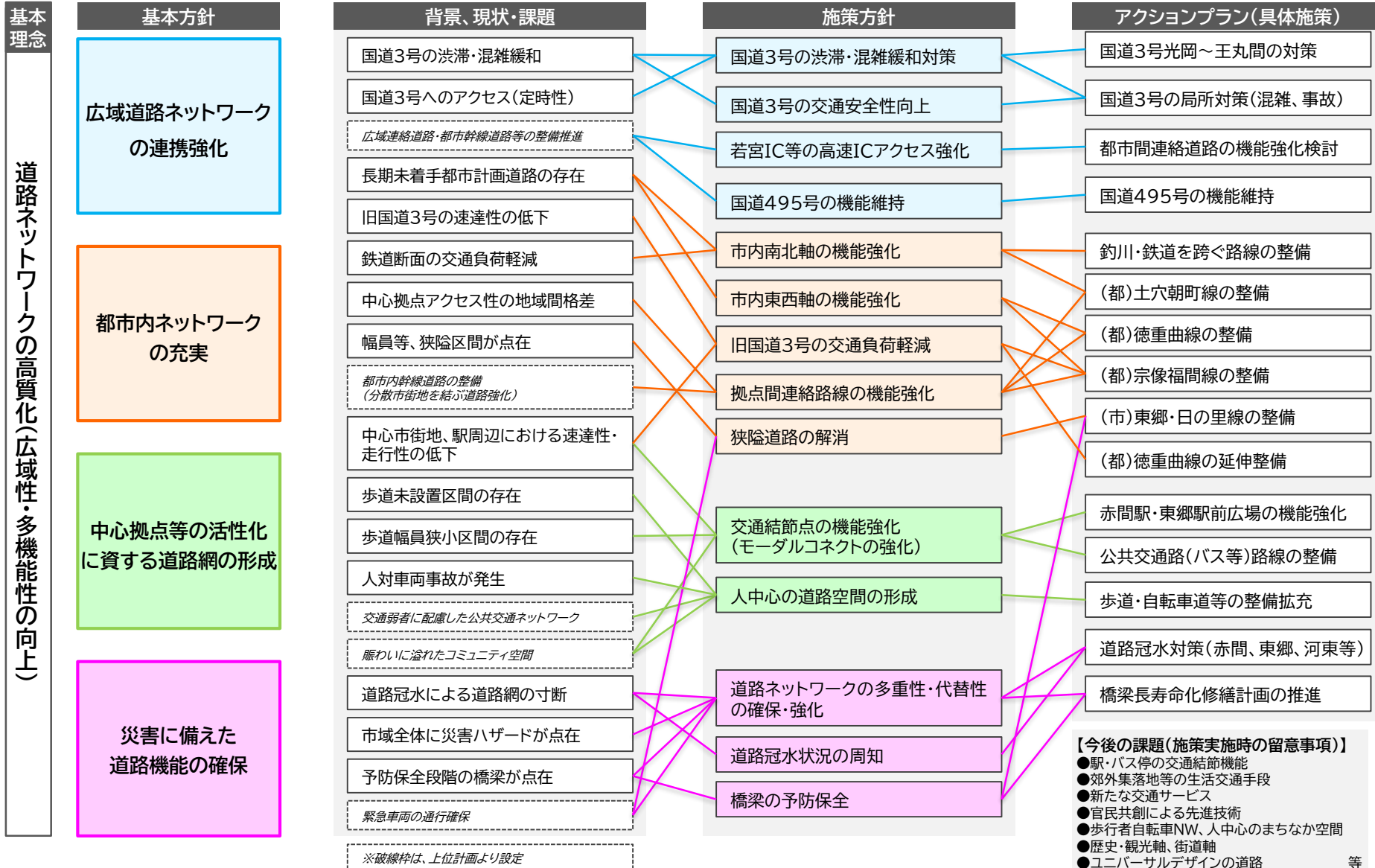
道路種別

- 高速道路
 - 国道
 - 主要地方道
 - 一般県道
- 用途地域



1-1. 前回委員会の概要

(3) 幹線道路網の施策方向性(案)



1-2. 前回WG・委員会での主なご意見と対応

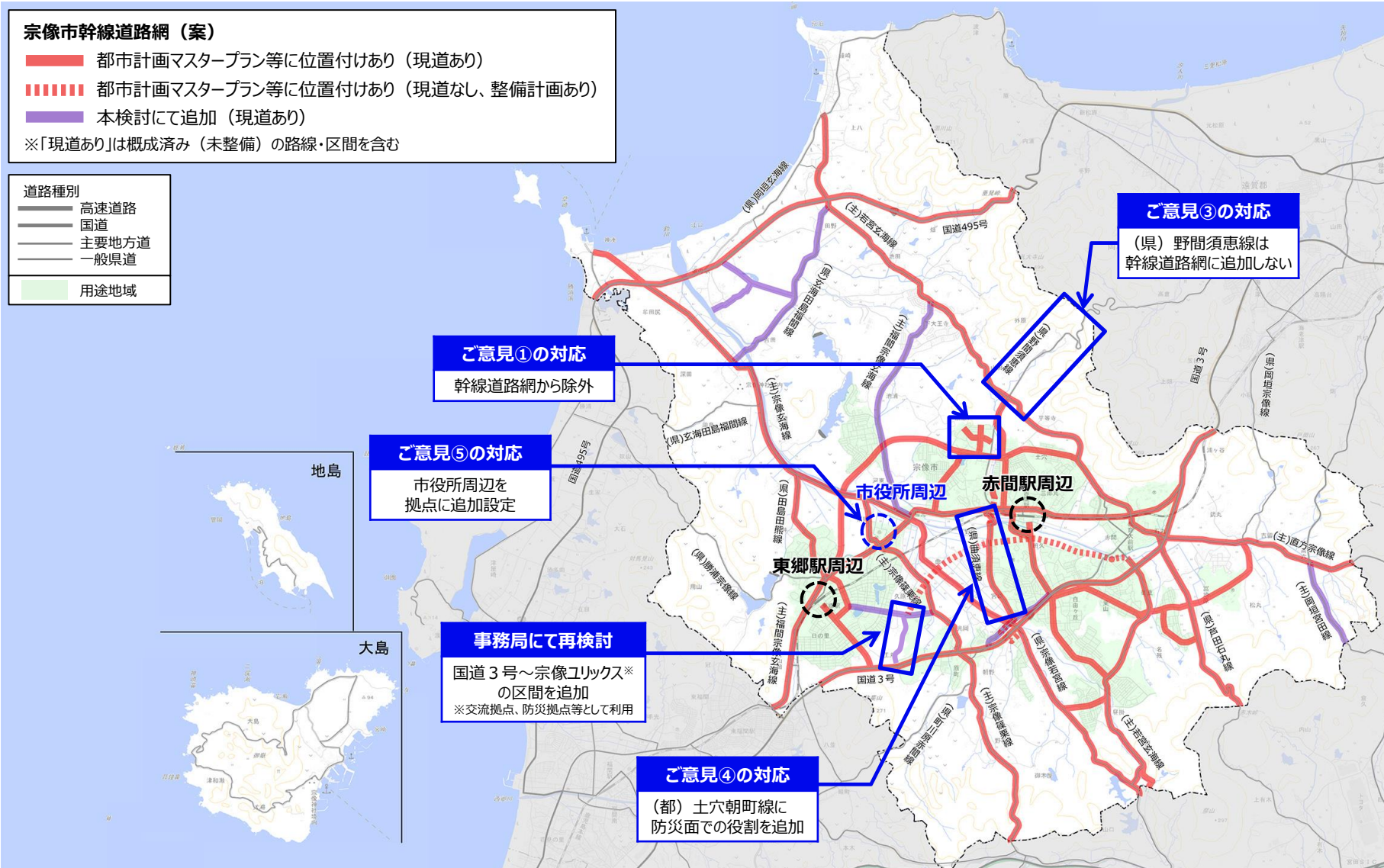
(1)ご意見と対応方針

項目	意見概要		対応方針
幹線道路網（案）について	①	<ul style="list-style-type: none"> ・天平台1号線、天平台2号線は重要施設等へのアクセス路線という位置付けではないため、幹線道路網に含めるか否かについて、精査が必要。 	天平台1号線、天平台2号線は幹線道路網には含まない。（都市計画道路のうち7番街路）
防災面でのネットワーク補強・補完について	②	<ul style="list-style-type: none"> ・緊急輸送道路のうち、三次ネットワークの取り扱いについて、市の関連計画との整合をはかった方がよい。 	宗像市地域防災計画との整合を考慮し、三次ネットワークは幹線道路網には含まない。
	③	<ul style="list-style-type: none"> ・国道495号（宗像市～岡垣町境付近）は、土砂災害の懸念がある。緊急輸送道路を補完する路線（県道野間須恵線）の追加について検討した方がよい。 	県道野間須恵線上にも土砂災害警戒区域等の指定はあり、福岡県地域防災計画との整合から、県道野間須恵線は追加しない。
	④	<ul style="list-style-type: none"> ・旧国道3号と一次緊急輸送道路である国道3号とを結ぶ経路があまり充実していないように感じる。一次緊急輸送道路への接続を強化するため、新たな路線の設定について検討が必要。 	(都)土穴朝町線を防災面での補完ネットワークに追加する。 ※別視点ですでに考慮済みのため幹線道路網は変更なし
拠点の設定について	⑤	<ul style="list-style-type: none"> ・立地適正化計画では市役所周辺も拠点に設定しているが、本計画では拠点として設定しないのか。 	宗像市地域公共交通計画での位置づけ、現状の機能等を踏まえ、市役所周辺を本計画における拠点に追加設定する。 あわせて、基本方針3の表現を見直し、拠点周辺の環境・空間整備の主旨であることを明確化する。

1. 第2回策定委員会の概要と対応

1-2. 前回WG・委員会での主なご意見と対応方針

(1) ご意見と対応方針：幹線道路網(案) ※再掲



1. 第2回策定委員会の概要と対応

1-2. 前回WG・委員会での主なご意見と対応方針

(1) ご意見と対応方針：緊急輸送道路

【参考：緊急輸送道路の区分（出典：国土交通省HP）】

- ・ 1次：県庁所在地、地方中心都市及び重要港湾、空港等を連絡する道路
- ・ 2次：1次緊急輸送道路と市町村役場、主要な防災拠点を連絡する道路
- ・ 3次：その他の道路

道路種別	
	高速道路
	国道
	主要地方道
	一般県道

緊急輸送道路	
	1次ネットワーク
	2次ネットワーク
	3次ネットワーク

出典：福岡県緊急輸送道路ネットワーク図（R6.3）

ご意見②の対応
幹線道路網には含まない

＜市内生活拠点＞		
図番号	拠点区分	設定箇所
①	中心拠点	赤間駅周辺
②	拠点区分	東郷駅周辺
③		市役所周辺
④		教育大前駅周辺
⑤	拠点	自由ヶ丘3丁目周辺
⑥		光岡交差点周辺
⑦	地域中心	吉武地区
⑧		池野地区
⑨		岬地区
⑩		大島地区
⑪		牟田尻地区
⑫		深田地区
⑬		神湊地区
⑭		くりえいと北
⑮		城西ヶ丘
⑯		自由ヶ丘南
⑰	生活拠点	ひかりヶ丘
⑱		広陵台
⑲		青葉台
⑳		朝野
㉑	生活中心	大王寺
㉒		公園通り

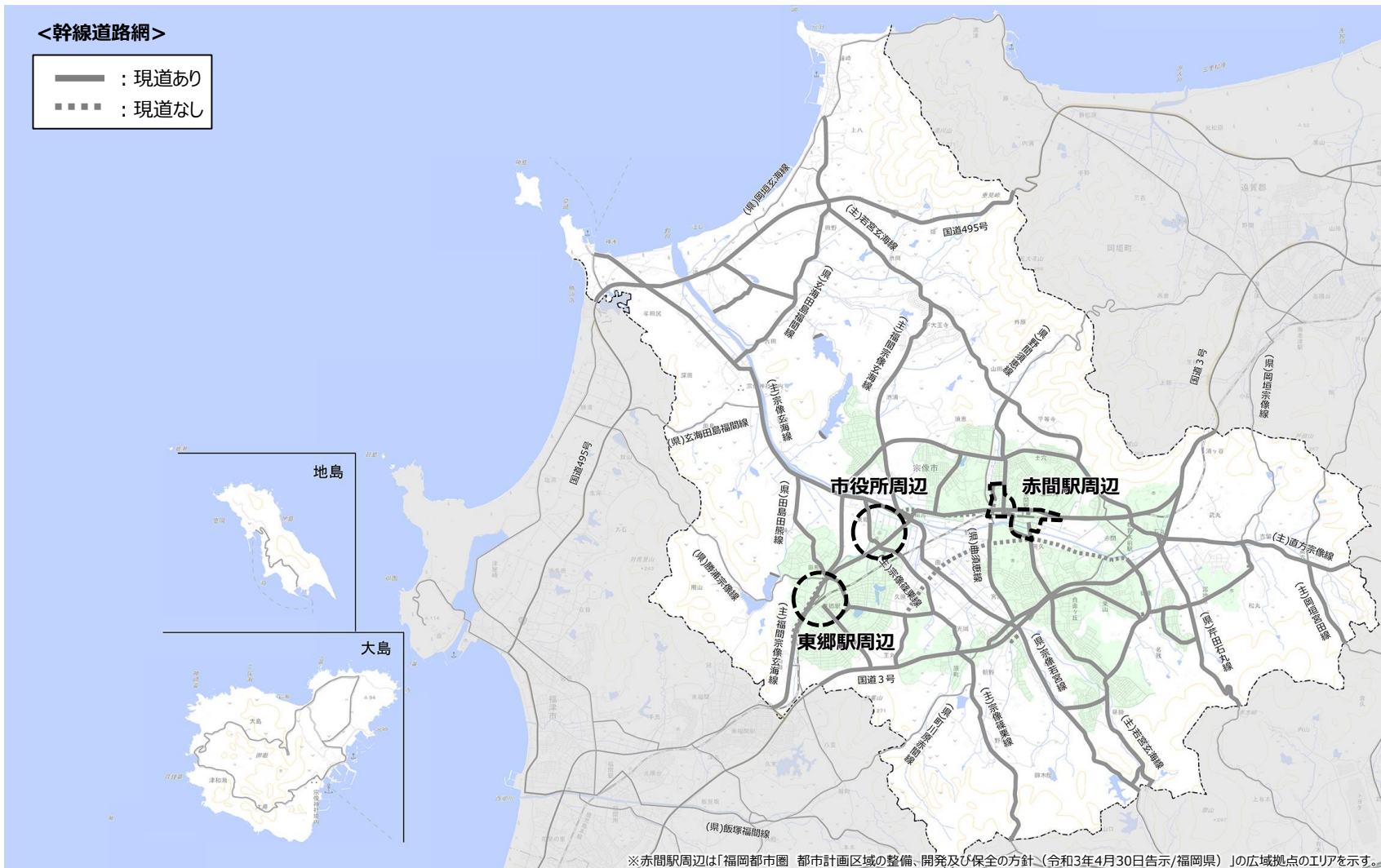


出典：第3次宗像市都市計画マスタープラン中間とりまとめ

1-2. 前回WG・委員会での主なご意見と対応方針

(2) 幹線道路網の見直し結果

【宗像市幹線道路網】



1-2. 前回WG・委員会での主なご意見と対応方針

(3)基本方針の再整理

基本理念	基本方針		
道路ネットワークの高質化(広域性・多機能性の向上)	広域道路ネットワークの連携強化	<ul style="list-style-type: none">・福岡・北九州方面への機能強化(東西軸、軸アクセスの強化)・筑豊方向への機能強化(南北軸の強化)	幹線道路網(ネットワーク)の整備計画【2章】
	都市内ネットワークの充実	<ul style="list-style-type: none">・市内東西方向の移動支援(旧3号の強化)・分散市街地間または市内拠点への連絡強化	
	災害に備えた道路機能の確保	<ul style="list-style-type: none">・発災時の隘路解消とネットワークの多重性強化	
	中心拠点等の活性化に資する道路空間の形成	<ul style="list-style-type: none">・交通結節点の機能強化・人中心の道路空間の形成	中心拠点等(エリア)の整備計画【3章】

2-1. 整備計画案の考え方

幹線道路網の整備検討区間

- ① 既定計画通りの整備が完了していない都市計画道路【概成済区間】
- ② 車道幅員5.5mが確保されていない幹線道路【センターラインが無い生活道路相当区間】
- ③ 整備が完了していても、幹線道路としての交通課題を有する区間

整備の緊急度

・交通課題の多少

基本方針への寄与度

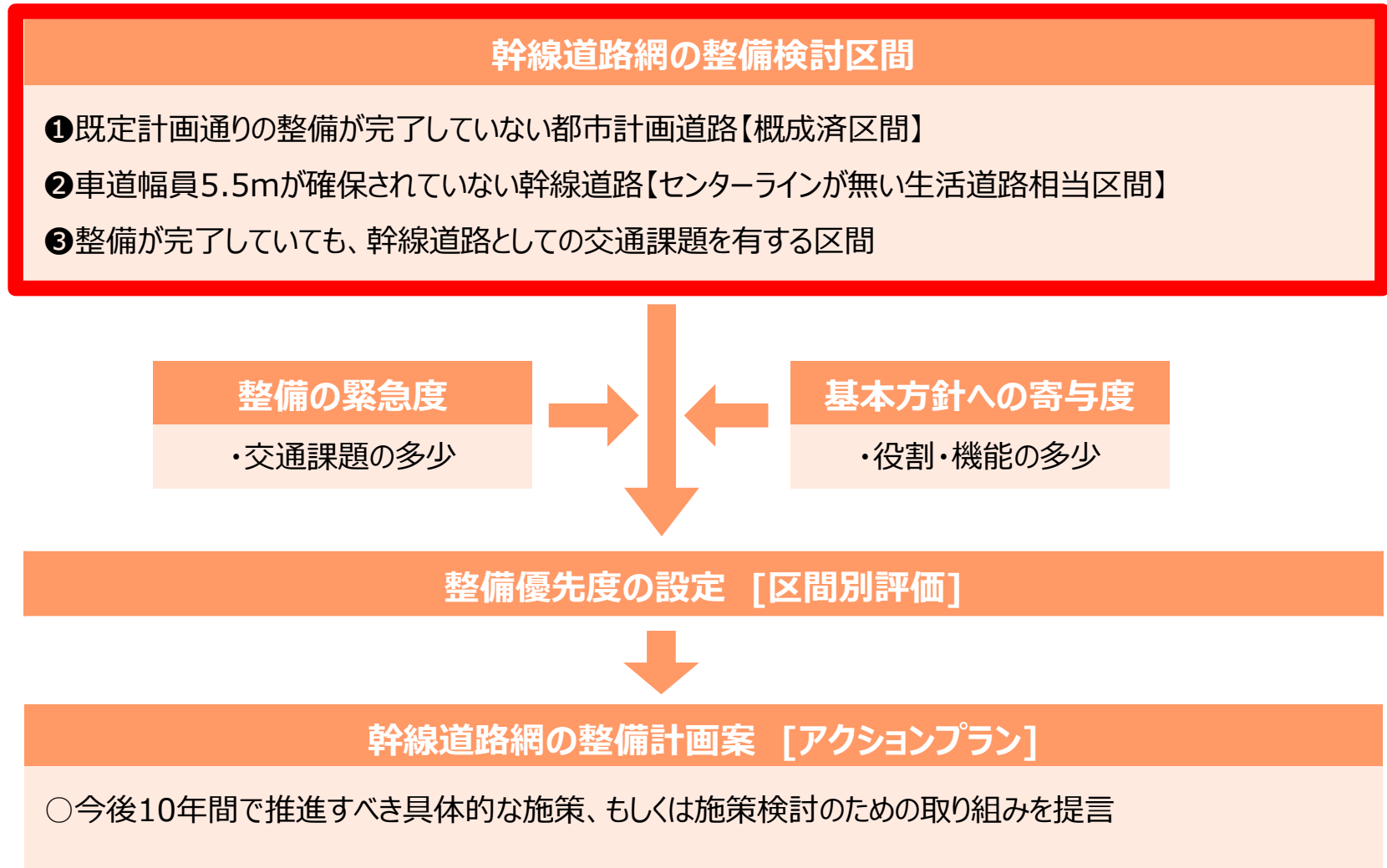
・役割・機能の多少

整備優先度の設定 [区間別評価]

幹線道路網の整備計画案 [アクションプラン]

○今後10年間で推進すべき具体的な施策、もしくは施策検討のための取り組みを提言

2-2. 整備検討区間の設定






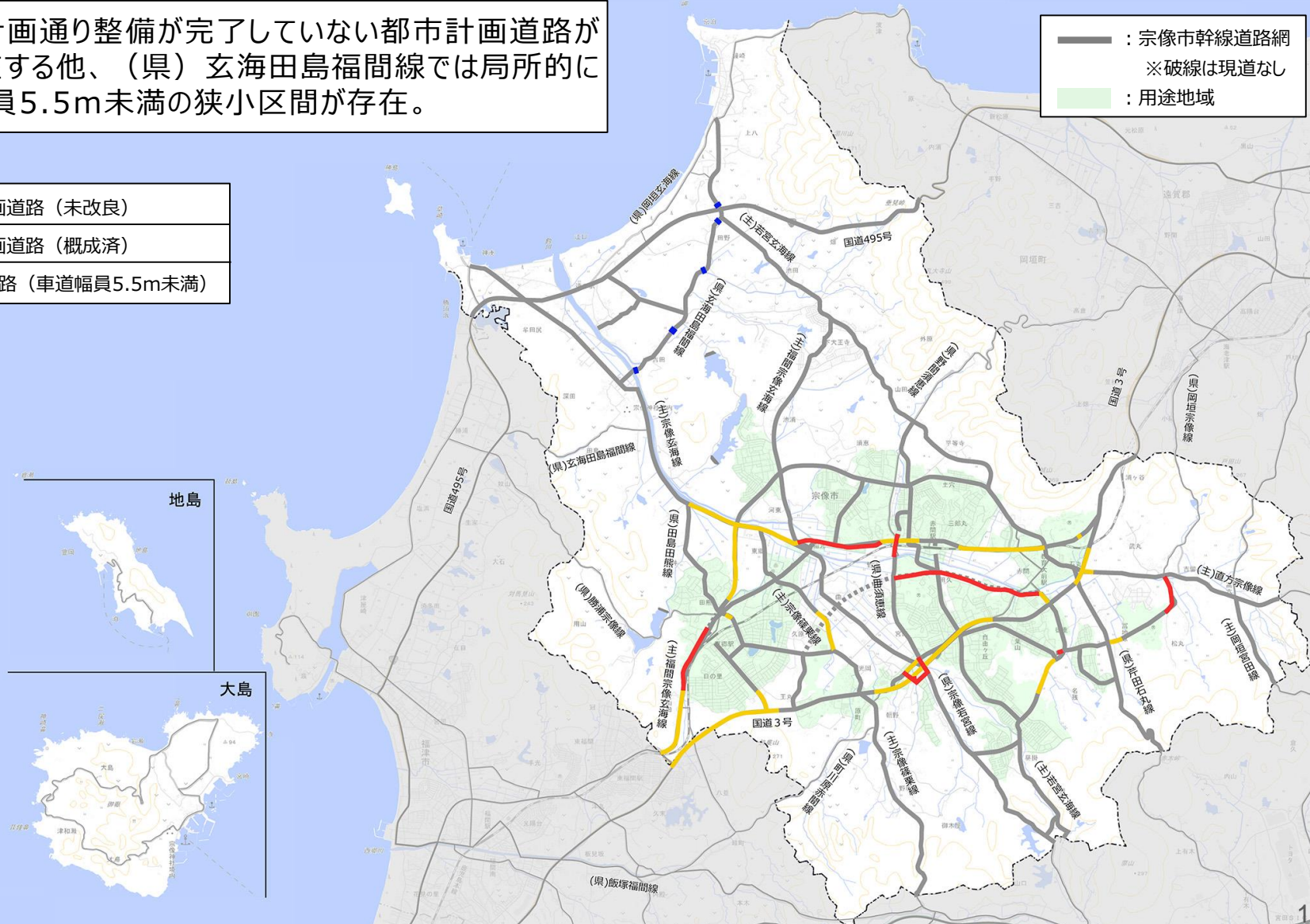
2-2. 整備検討区間の設定

(1) 未整備区間(道路整備状況)

○既定の計画通り整備が完了していない都市計画道路が多く存在する他、(県)玄海田島福間線では局所的に車道幅員5.5m未満の狭小区間が存在。

【未整備区間】

	都市計画道路 (未改良)
	都市計画道路 (概成済)
	その他道路 (車道幅員5.5m未満)



2-2. 整備検討区間の設定

(2)交通課題 ①交通混雑区間(混雑度)

- 主な交通混雑区間は次の3区間に集中。
 - ・国道3号〔王丸～朝野団地入口交差点間〕
 - ・旧国道3号〔日の里北口～くりえいと南交差点間〕
 - ・(主)直方宗像線〔赤間西交差点～石丸交差点間〕

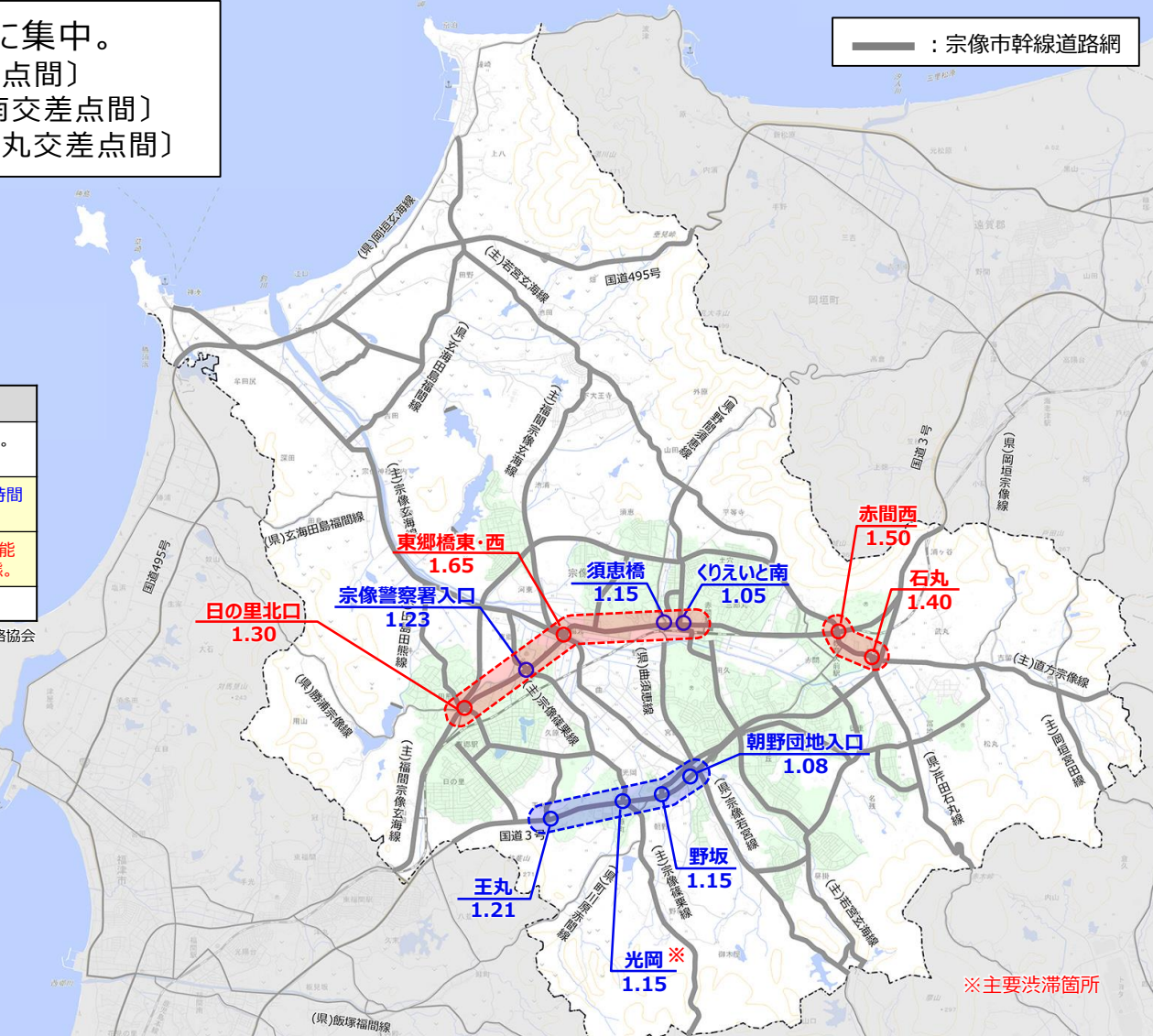
【混雑度ランク】

- : 1.25～
- : 1.0～1.25

■混雑度の解釈

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

出典：「道路の交通容量」(昭和59年9月) 社団法人日本道路協会



※主要渋滞箇所

※「交通量：実測値 (H26～R6)、交通容量：R3センサス」を基に、混雑度を試算

2-2. 整備検討区間の設定

(2)交通課題 ②低速区間(旅行速度)

○主な低速区間は旧国道3号を中心に下記区間に集中。

- ・(主)福間宗像玄海線〔東郷駅前～東郷橋東〕
- ・(主)宗像玄海線〔須恵橋～赤間駅北口〕
- ・くりえいと通り～(主)宗像若宮線〔くりえいと北～田久〕
- ・(主)直方宗像線、(位置)芹田石丸線〔赤間西～石丸～富地原〕

※本計画では、道路網整備により課題解消・改善が見込まれる「低速区間が連担した区間」を対象とする。

低速区間であっても極端に区間が短いものは、信号の影響等を多分に受けていると想定されるため本計画では対象としない。

【低速区間】

○ : V=20km/h未満が連担する区間



※Hondaカープロープデータ (R6.10) より集計した平日12h旅行速度よりV=20km/h未満の低速区間が連担した区間を图示。

一方で、V=20km/h未満の低速区間であっても、極端に区間が短く信号の影響を多分に受けていると想定される区間は图示していない。

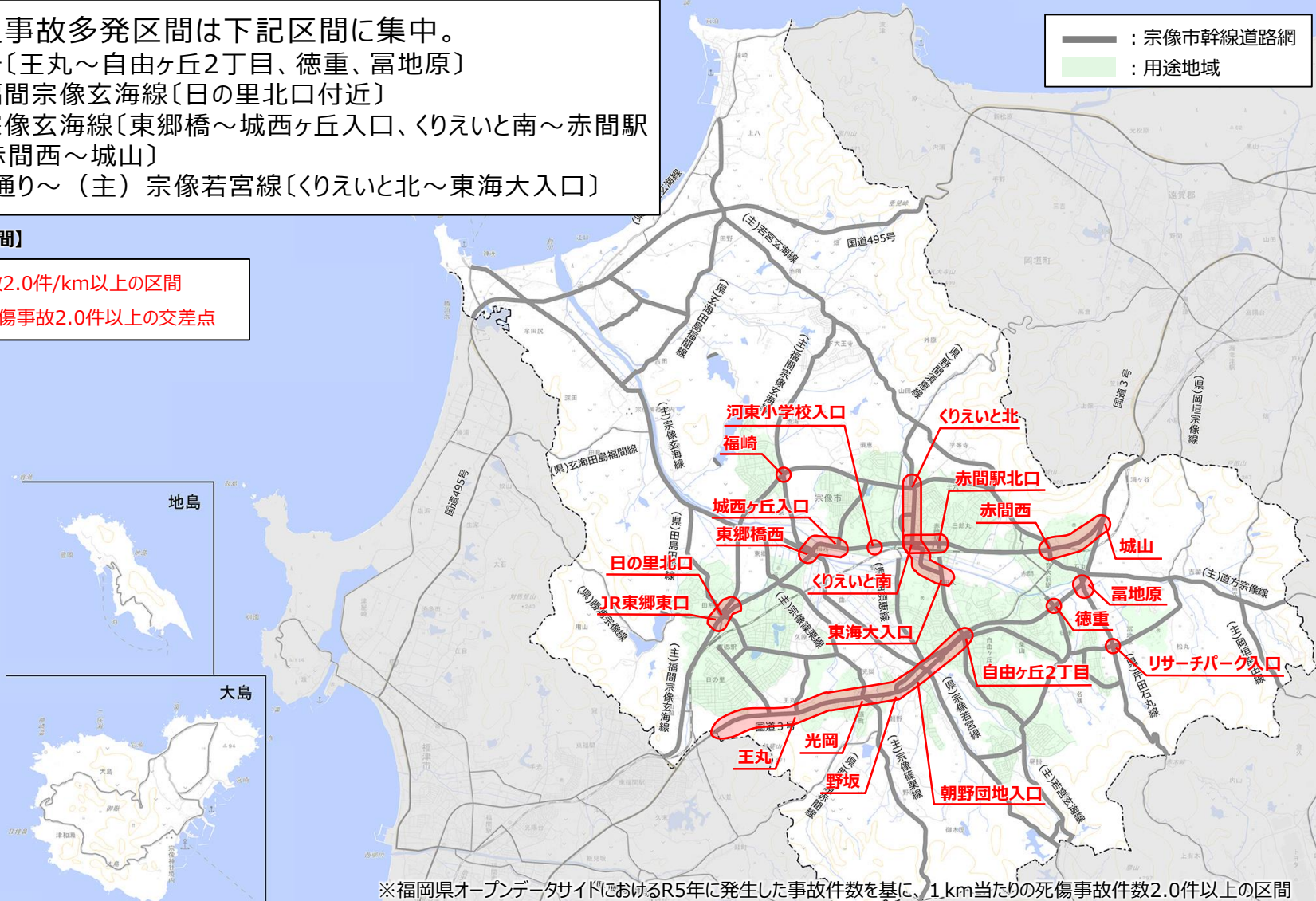
2-2. 交通課題の再整理

(2)交通課題 ③交通事故多発区間

- 主な交通事故多発区間は下記区間に集中。
 - ・国道3号〔王丸～自由ヶ丘2丁目、徳重、富地原〕
 - ・(主) 福間宗像玄海線〔日の里北口付近〕
 - ・(主) 宗像玄海線〔東郷橋～城西ヶ丘入口、くりえいと南～赤間駅北口、赤間西～城山〕
 - ・くりえいと通り～(主) 宗像若宮線〔くりえいと北～東海大入口〕

【交通事故多発区間】

- : 死傷事故2.0件/km以上の区間
または 死傷事故2.0件以上の交差点



※福岡県オープンデータサイトにおけるR5年に発生した事故件数を基に、1km当たりの死傷事故件数2.0件以上の区間または死傷事故件数2.0件以上の交差点を图示。

2-2. 整備検討区間の設定

(2)交通課題 ④道路災害リスク(道路冠水、橋梁健全度Ⅲ)

○道路災害リスクが潜む区間は市内全域に点在。

【道路災害リスク区間】

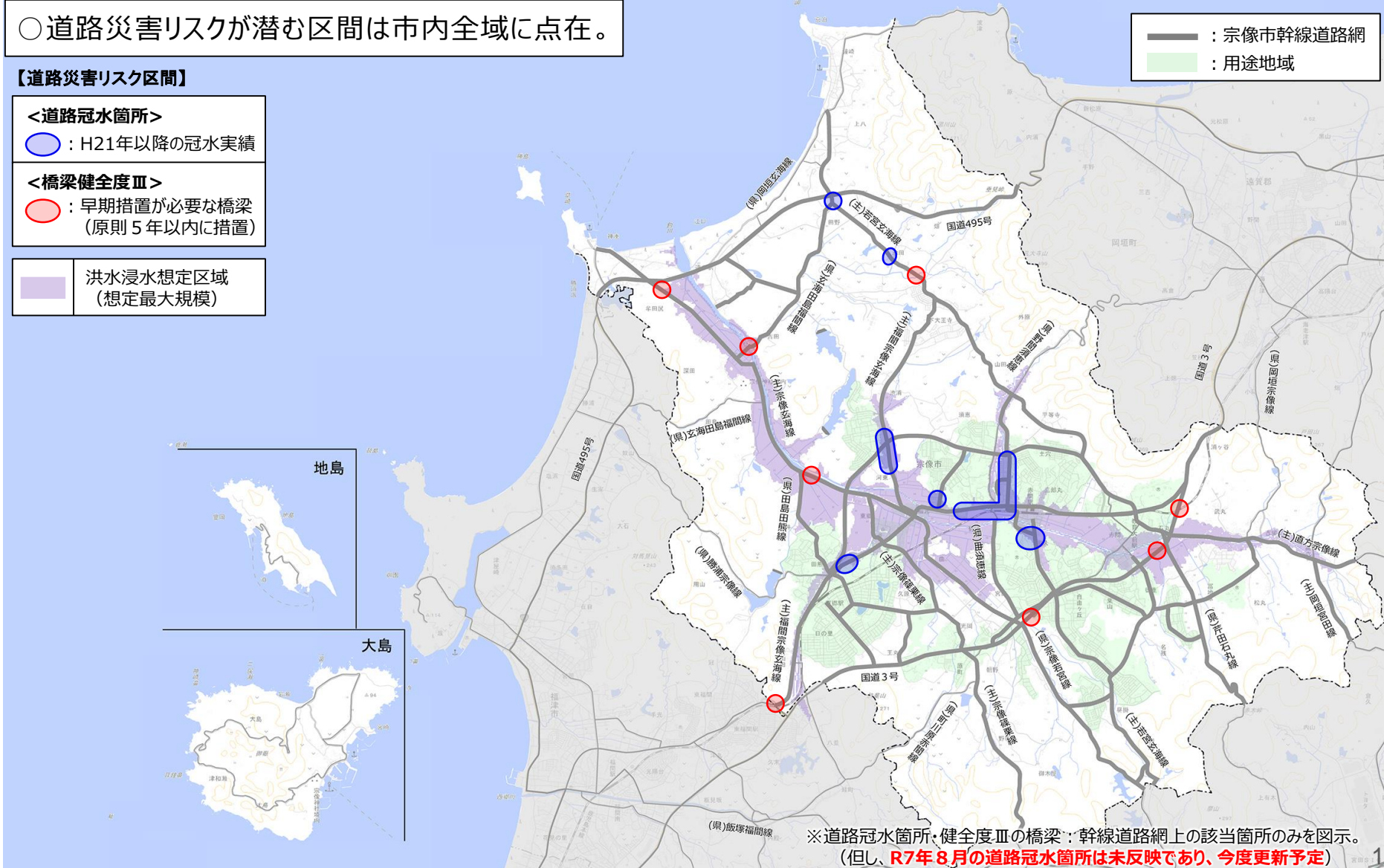
<道路冠水箇所>

○ : H21年以降の冠水実績

<橋梁健全度Ⅲ>

○ : 早期措置が必要な橋梁
(原則5年以内に措置)

洪水浸水想定区域
(想定最大規模)

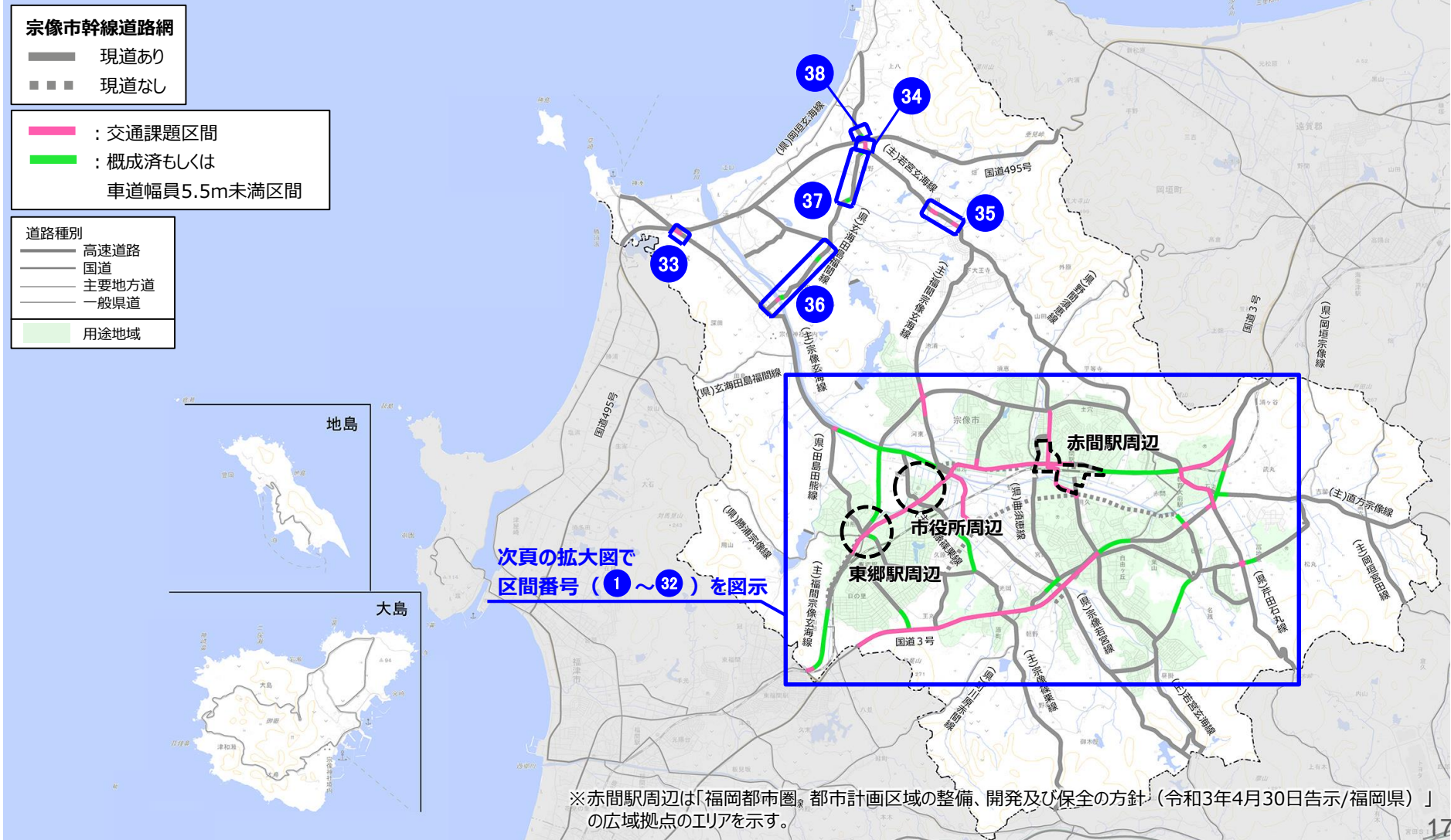


※道路冠水箇所・健全度Ⅲの橋梁：幹線道路網上の該当箇所のみを图示。
(但し、R7年8月の道路冠水箇所は未反映であり、今度更新予定)

2-2. 整備検討区間の設定

(3) 整備対象区間の設定〔市全域〕

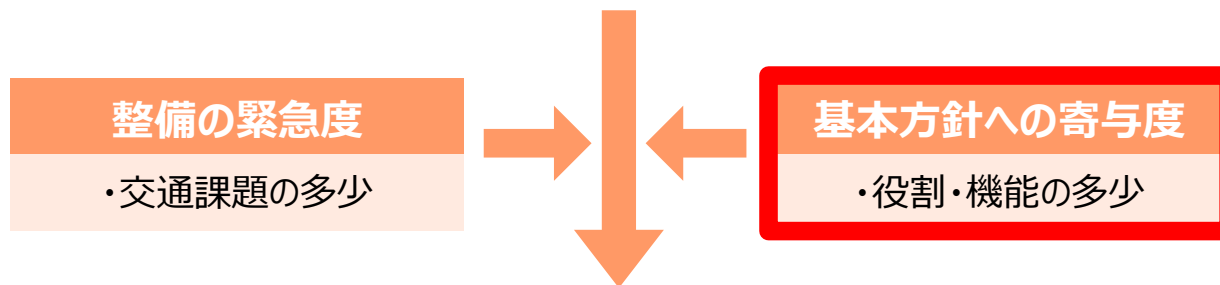
○整備対象区間を幹線道路相互の交差点等で分割した結果、評価対象区間として38区間を設定。



2-3. 担うべき役割・機能の再整理(基本方針との対応)

幹線道路網の整備検討区間

- ① 既定計画通りの整備が完了していない都市計画道路【概成済区間】
- ② 車道幅員5.5mが確保されていない幹線道路【センターラインが無い生活道路相当区間】
- ③ 整備が完了していても、幹線道路としての交通課題を有する区間



整備優先度の設定 [区間別評価]

幹線道路網の整備計画案 [アクションプラン]

○今後10年間で推進すべき具体的な施策、もしくは施策検討のための取り組みを提言

2-3. 担うべき役割・機能の再整理(基本方針との対応)

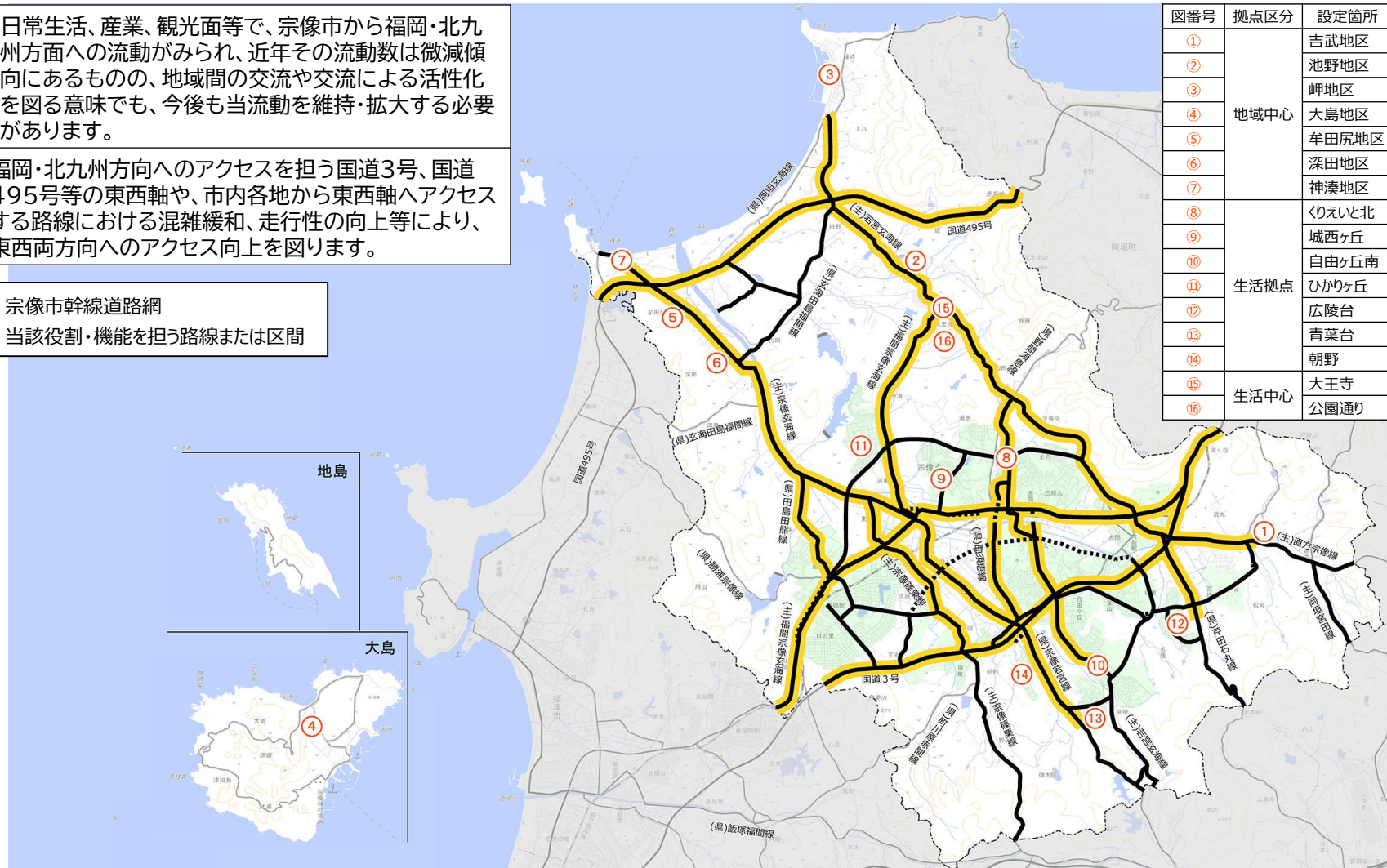
(1) 広域道路ネットワークの連携強化

広域道路
ネットワーク
の連携強化

福岡・北九州方向への機能強化 (東西軸、軸アクセスの強化)

現況	・日常生活、産業、観光面等で、宗像市から福岡・北九州方面への流動がみられ、近年その流動数は微減傾向にあるものの、地域間の交流や交流による活性化を図る意味でも、今後も当流動を維持・拡大する必要があります。
整備の方向性	福岡・北九州方向へのアクセスを担う国道3号、国道495号等の東西軸や、市内各地から東西軸へアクセスする路線における混雑緩和、走行性の向上等により、東西両方向へのアクセス向上を図ります。

: 宗像市幹線道路網
 : 当該役割・機能を担う路線または区間



<人口集積地域(拠点)>

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



2-3. 担うべき役割・機能の再整理(基本方針との対応)

(1) 広域道路ネットワークの連携強化

広域道路ネットワークの連携強化

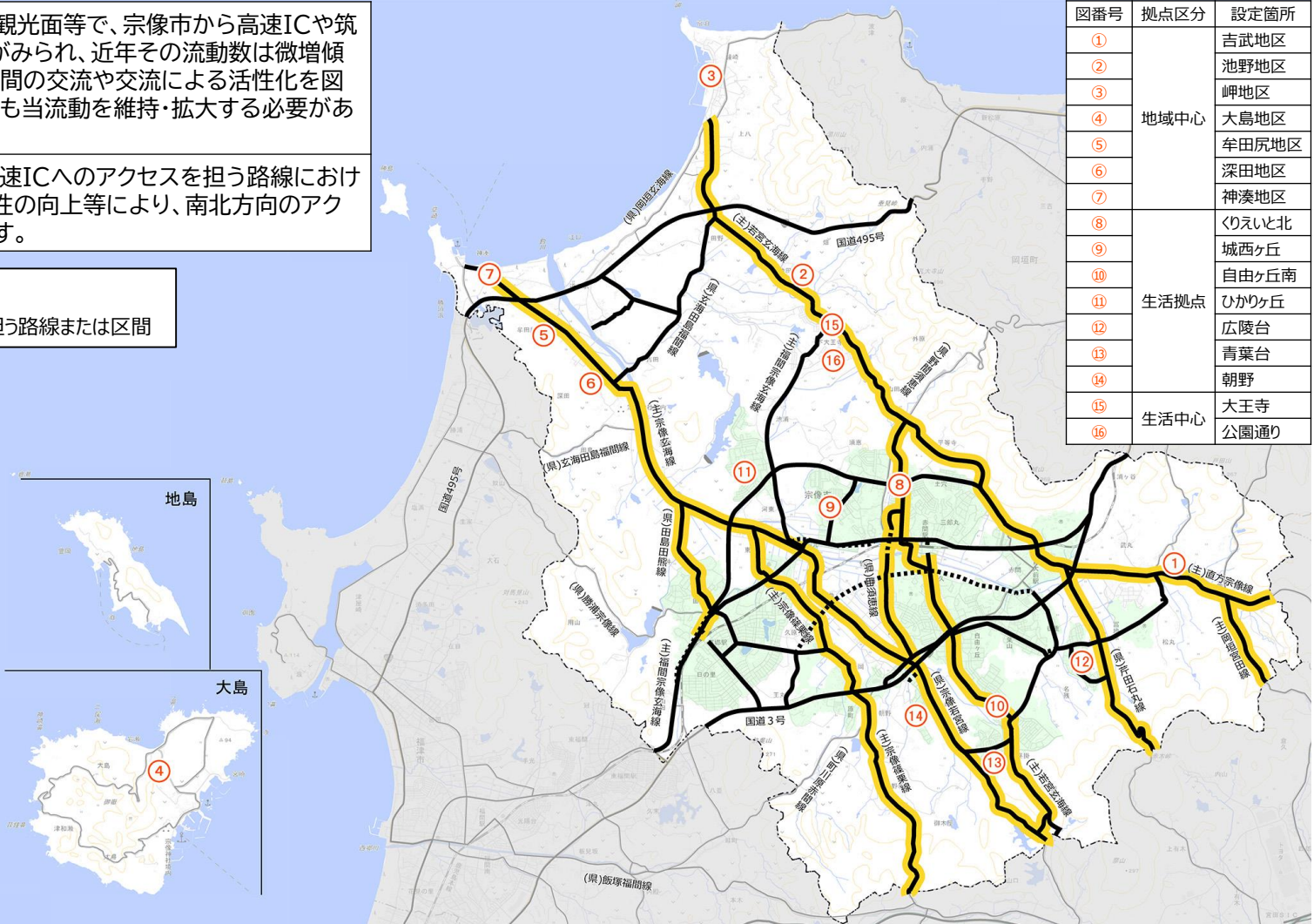
筑豊方向への機能強化（南北軸の強化）

現況	・日常生活、産業、観光面等で、宗像市から高速ICや筑豊方面への流動がみられ、近年その流動数は微増傾向にある中、地域間の交流や交流による活性化を図る意味でも、今後も当該流動を維持・拡大する必要があります。
整備の方向性	筑豊方向および高速ICへのアクセスを担う路線における混雑緩和、走行性の向上等により、南北方向のアクセス向上を図ります。

: 宗像市幹線道路網
 : 当該役割・機能を担う路線または区間

<人口集積地域(拠点)>

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



2-3. 担うべき役割・機能の再整理(基本方針との対応)

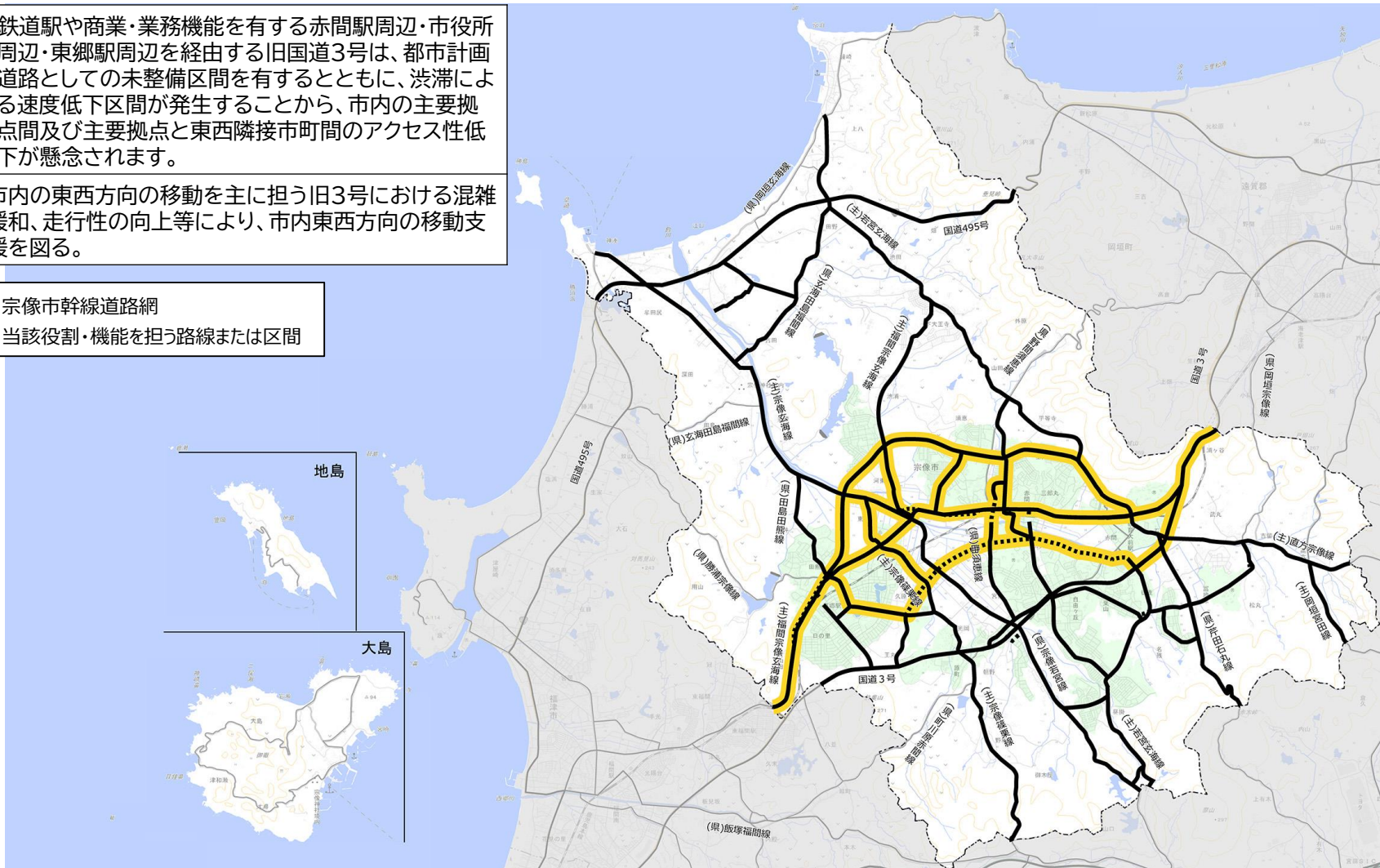
(2) 都市内ネットワークの充実

都市内
ネットワーク
の充実

市内東西方向の移動支援 (旧3号の強化)

現況	・鉄道駅や商業・業務機能を有する赤間駅周辺・市役所周辺・東郷駅周辺を經由する旧国道3号は、都市計画道路としての未整備区間を有するとともに、渋滞による速度低下区間が発生することから、市内の主要拠点間及び主要拠点と東西隣接市町間のアクセス性低下が懸念されます。
整備の方向性	市内の東西方向の移動を主に担う旧3号における混雑緩和、走行性の向上等により、市内東西方向の移動支援を図る。

- : 宗像市幹線道路網
- : 当該役割・機能を担う路線または区間



2-3. 担うべき役割・機能の再整理(基本方針との対応)

(2) 都市内ネットワークの充実

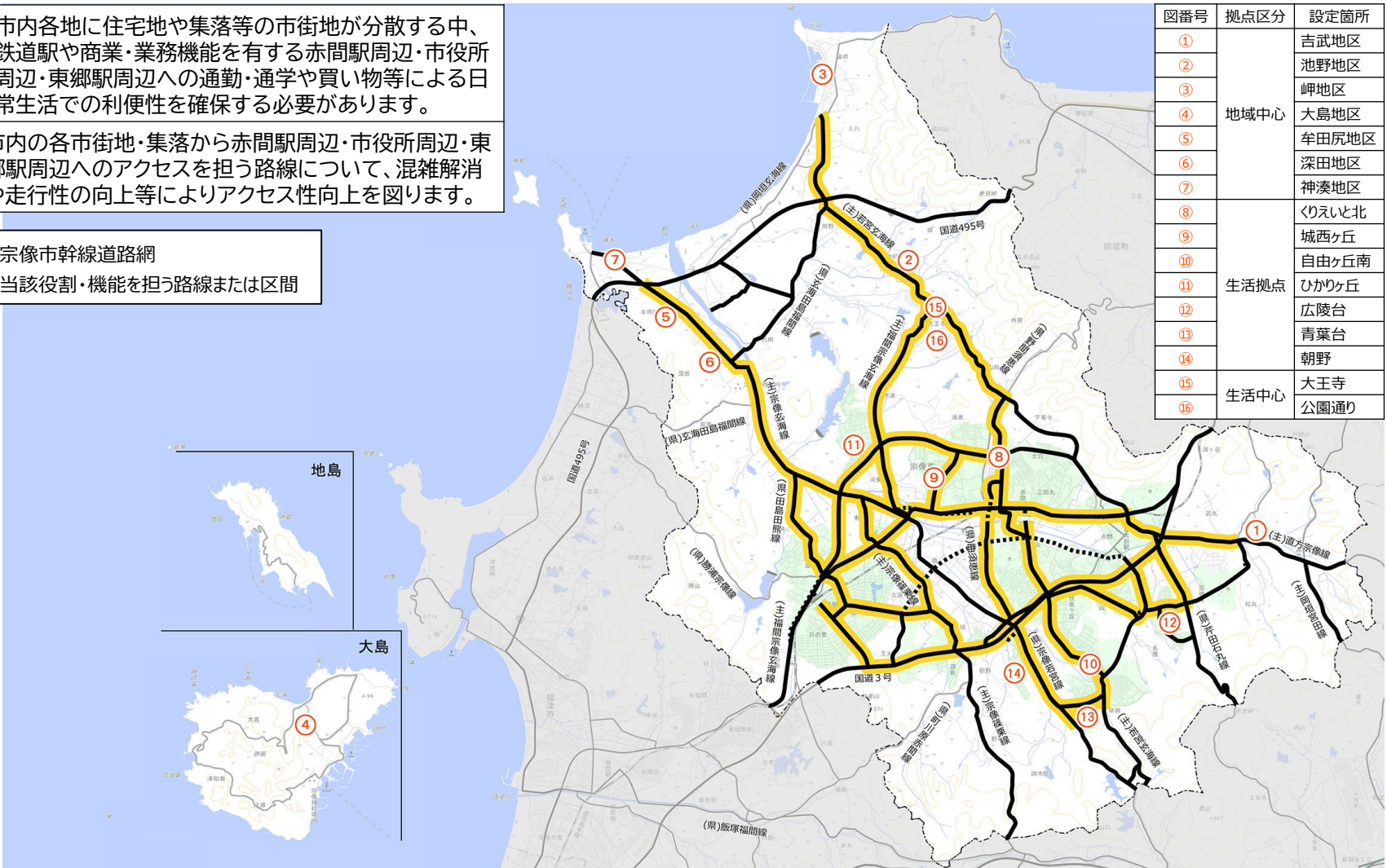
都市内ネットワークの充実
 分散市街地間または市内拠点への連絡強化 : 拠点アクセスの強化

現況	・市内各地に住宅地や集落等の市街地が分散する中、鉄道駅や商業・業務機能を有する赤間駅周辺・市役所周辺・東郷駅周辺への通勤・通学や買い物等による日常生活での利便性を確保する必要があります。
整備の方向性	市内の各市街地・集落から赤間駅周辺・市役所周辺・東郷駅周辺へのアクセスを担う路線について、混雑解消や走行性の向上等によりアクセス性向上を図ります。

: 宗像市幹線道路網
 : 当該役割・機能を担う路線または区間

<人口集積地域(拠点)>

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



2-3. 担うべき役割・機能の再整理(基本方針との対応)

(3) 災害時に備えた道路機能の確保

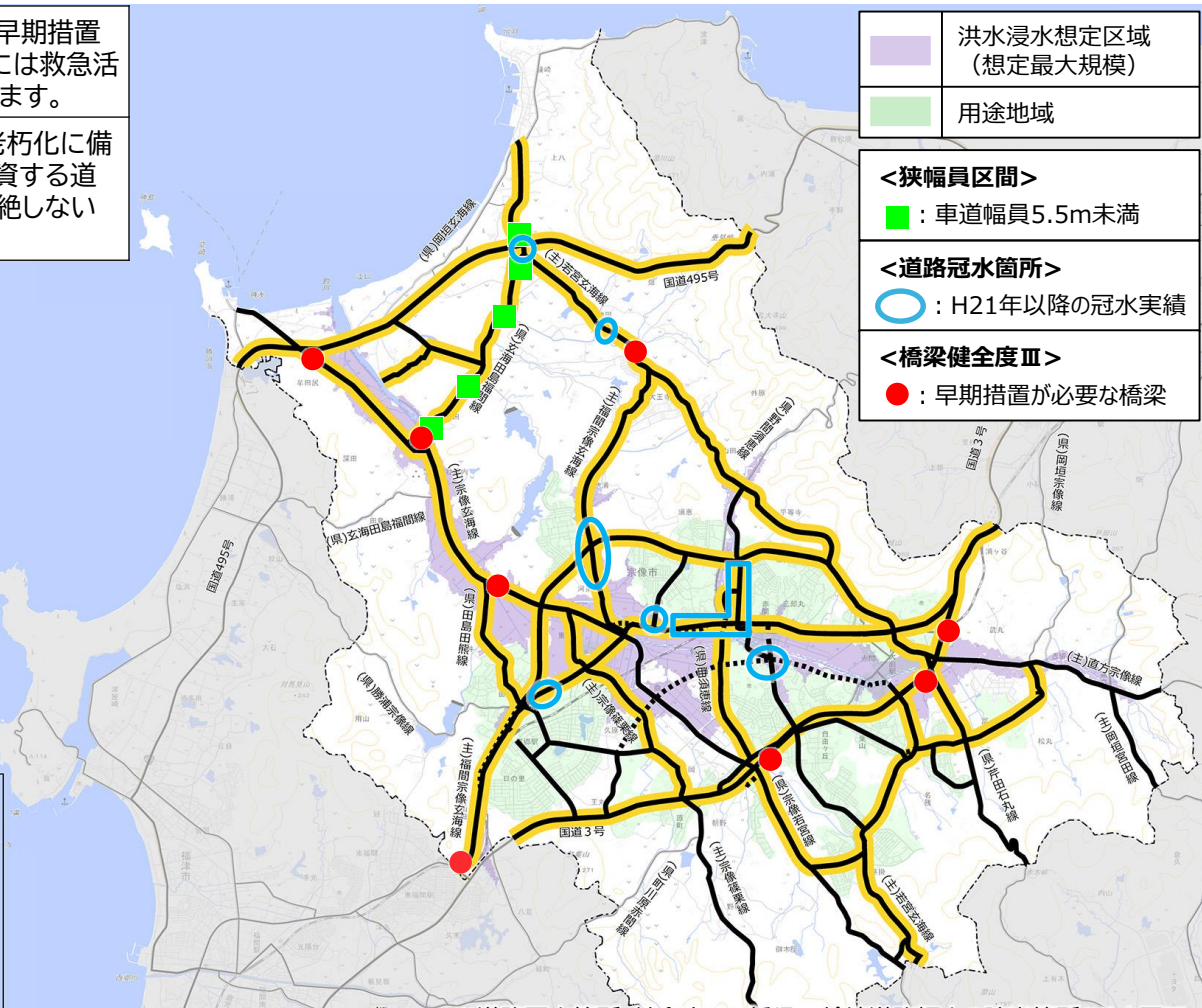
災害時に備えた
道路機能
の確保

発災時の隘路解消とネットワークの多重性強化

現況	・狭幅員区間や道路冠水箇所、健全度が低く早期措置が必要な橋梁などが点在しており、発災時には救急活動や物資輸送の隘路となることが懸念されます。
整備の方向性	激甚化・頻発化する自然災害や道路施設の老朽化に備えるため、計画的な維持修繕や防災・減災に資する道路整備に取り組み、災害時でも人流・物流を途絶しない道路ネットワークを確保します。

- : 宗像市幹線道路網
- : 当該役割・機能を担う路線または区間

	洪水浸水想定区域 (想定最大規模)
	用途地域
<狭幅員区間>	
	車道幅員5.5m未満
<道路冠水箇所>	
	H21年以降の冠水実績
<橋梁健全度Ⅲ>	
	早期措置が必要な橋梁



※道路冠水箇所・健全度Ⅲの橋梁は、幹線道路網上の該当箇所のみを图示。
(但し、R7年8月の道路冠水箇所は未反映であり、今度更新予定)

2-4. 整備優先度の設定

幹線道路網の整備検討区間

- ① 既定計画通りの整備が完了していない都市計画道路【概成済区間】
- ② 車道幅員5.5mが確保されていない幹線道路【センターラインが無い生活道路相当区間】
- ③ 整備が完了していても、幹線道路としての交通課題を有する区間

整備の緊急度

・交通課題の多少

基本方針への寄与度

・役割・機能の多少

整備優先度の設定 [区間別評価]

幹線道路網の整備計画案 [アクションプラン]

○今後10年間で推進すべき具体的な施策、もしくは施策検討のための取り組みを提言

2. 幹線道路網の整備計画案

2-4. 整備優先度の設定

(1) 整備緊急度×基本方針への寄与度

区間	路線名称等	延長 (m)	道路管理者	整備緊急度 [高: 3以上、中: 2 (平均) 以上]						基本方針への寄与度 [高: 5以上、中: 4 (平均) 以上]							整備方向性		
				交通課題				該当数	評価	方針1: 広域NW		方針2: 都市内NW		方針4: 防災				該当数	評価
				交通混雑	低速区間	事故多発	災害※リスク			東西軸	南北軸	旧3号	拠点間アクセス	都市形成	緊急輸送	救助活動物資輸送			
1	(都) 国道3号線 [国道3号]	1,000	国			○		1	低	○			○	○		3	低	・都計幅員の整備 (概成済区間)	
2	(都) 国道3号線 [国道3号]	500	国			○		1	低	○			○	○		4	中	・都計幅員の整備 (概成済区間)	
3	(都) 国道3号線 [国道3号]	1,200	国	○		○		2	中	○			○	○		4	中	・交通混雑緩和 ・交通事故削減	
4	(都) 国道3号線 [国道3号]	1,000	国	○		○		2	中	○			○	○		4	中	・交通混雑緩和 ・交通事故削減	
5	(都) 国道3号線 [国道3号]	1,800	国			○		1	低	○			○	○		4	中	・都計幅員の整備 (概成済区間)	
6	(都) 国道3号線 [国道3号]	200	国			○		1	低	○			○	○		4	中	・走行性向上 (低速区間)	
7	(都) 国道3号線 [国道3号]	800	国			○		1	低	○		○	○	○		5	高	・都計幅員の整備 (概成済区間)	
8	(都) 宗像福岡線 [(主) 福岡宗像玄海線]	1,250	県					0	低	○		○		○		4	中	・都計幅員の整備 (概成済区間)	
9	(都) 宗像福岡線 [(主) 福岡宗像玄海線]	400	県		○	○		2	中	○	○		○	○		5	高	・交通混雑緩和 ・交通事故削減	
10	(都) 宗像福岡線 [(市) 宗像福岡線]	1,300	市					0	低			○	○		○	4	中	・都計幅員の整備 (概成済区間)	
11	(都) 宗像福岡線 [(主) 宗像玄海線]	1,100	県					0	低	○	○		○	○		6	高	・都計幅員の整備 (概成済区間)	
12	(都) 宗像福岡線 [(主) 宗像玄海線]	500	県	○		○		2	中	○			○	○		5	高	・交通混雑緩和 ・交通事故削減	
13	(都) 宗像福岡線 [(主) 宗像玄海線]	1,300	県	○	○	○	○	4	高	○			○	○		5	高	・交通混雑緩和 ・交通事故削減	
14	(都) 宗像福岡線 [(主) 宗像玄海線]	450	県	○	○	○		3	高	○			○	○		5	高	・交通混雑緩和 ・交通事故削減	
15	(都) 宗像福岡線 [(主) 宗像玄海線]	1,500	県					0	低	○			○	○		5	高	・都計幅員の整備 (概成済区間)	
16	(都) 宗像福岡線 [(主) 宗像玄海線]	1,100	県			○		1	低	○			○	○		4	中	・都計幅員の整備 (概成済区間)	
17	(都) 東郷駅丸線 [(市) 日の里本線]	340	市					0	低				○	○		2	低	・都計幅員の整備 (概成済区間)	
18	(都) 田熊日の里線 [(市) 田熊日の里線]	120	市					0	低				○	○		3	低	・都計幅員の整備 (概成済区間)	
19	(都) 徳重朝町線 [(主) 若宮玄海線]	580	県					0	低					○		2	低	・都計幅員の整備 (概成済区間)	
20	(主) 直方宗像線 [(一部) (都) 石丸河東線]	900	県	○	○			2	中	○	○			○		5	高	・交通混雑緩和 ・走行性向上	

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

2. 幹線道路網の整備計画案

2-4. 整備優先度の設定

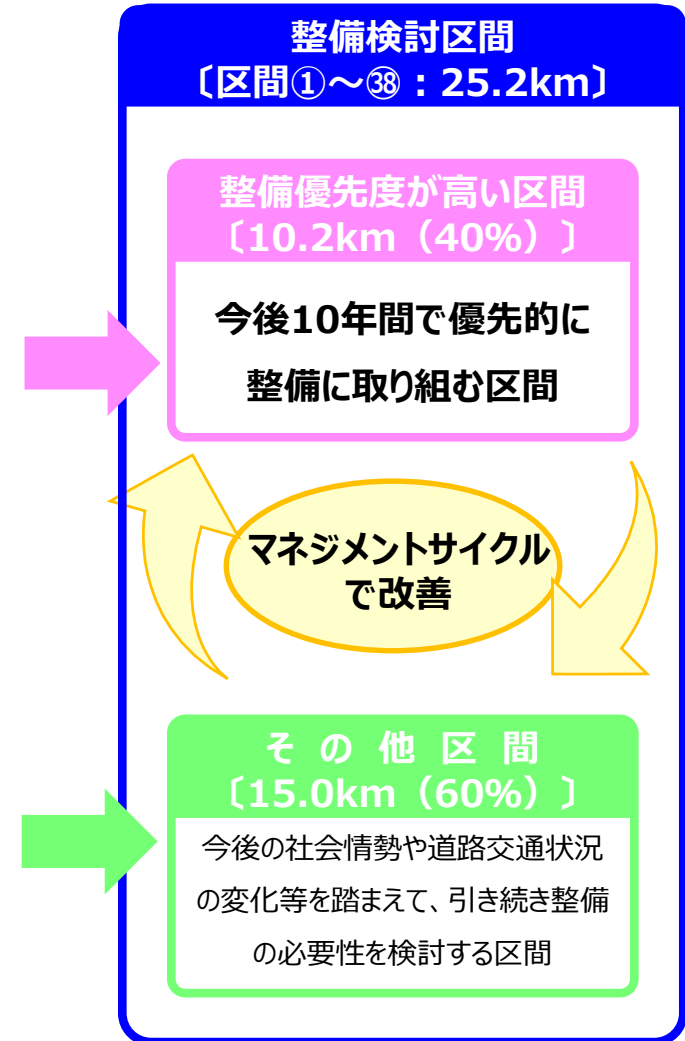
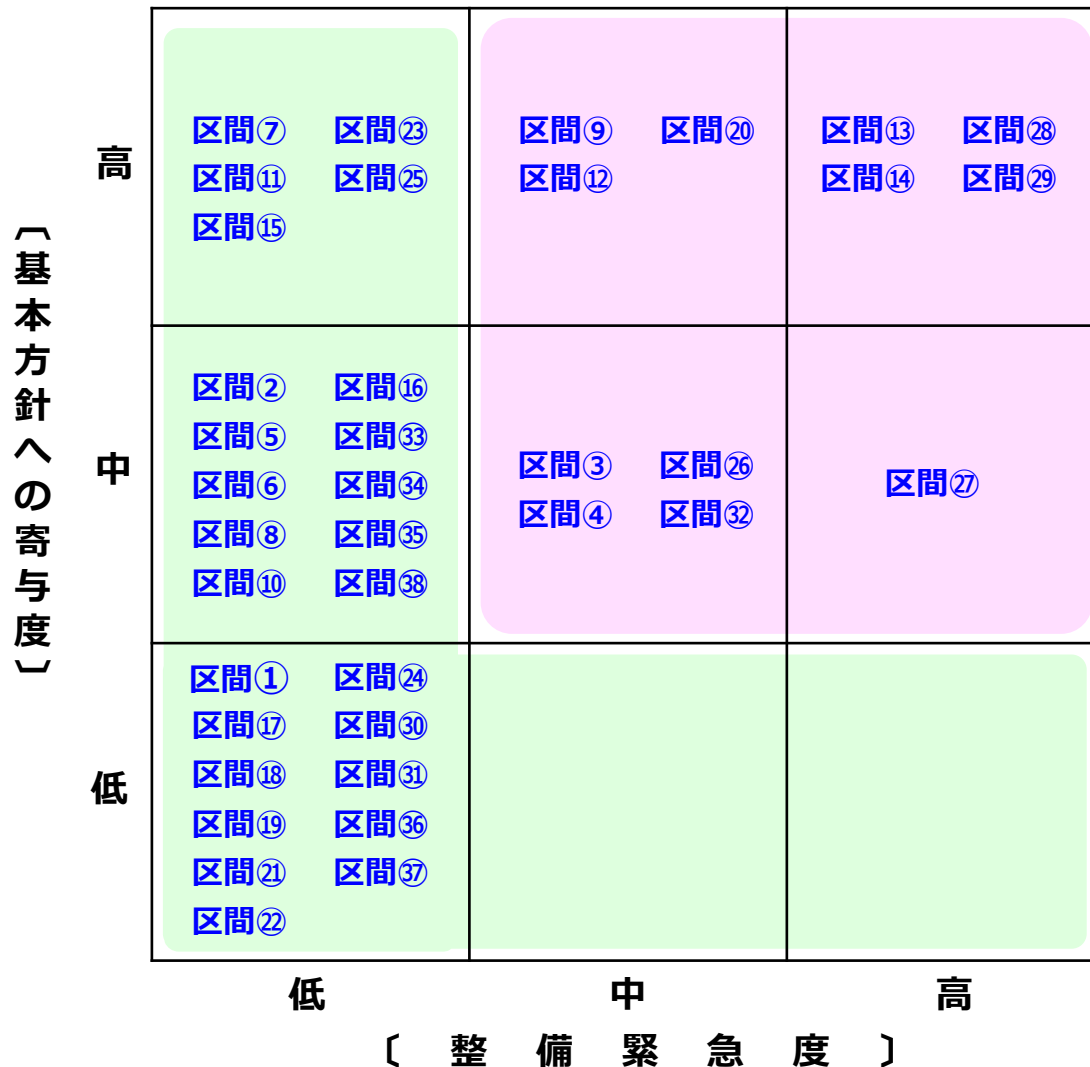
(1) 整備緊急度×基本方針への寄与度

区間	路線名称等	延長 (m)	道路管理者	整備緊急度〔高：3以上、中：2（平均）以上〕						基本方針への寄与度〔高：5以上、中：4（平均）以上〕						整備方向性			
				交通課題				該当数	評価	方針1：広域NW		方針2：都市内NW		方針4：防災			該当数	評価	
				交通混雑	低速区間	事故多発	災害※リスク			東西軸	南北軸	旧3号	拠点間アクセス	都市形成	緊急輸送				救助活動物資輸送
21	(都) 徳重曲線 〔(主) 若宮玄海線〕	230	県					0	低			○		○			2	低	・都計幅員の整備 (概成済区間)
22	(都) 宮田原町線 〔(県) 町川原赤間線〕	310	県					0	低	○		○			○		3	低	・都計幅員の整備 (概成済区間)
23	(都) 宗像玄海線 〔(主) 宗像玄海線〕	900	県					0	低	○	○		○	○	○		5	高	・都計幅員の整備 (概成済区間)
24	(都) 葉山武丸線 〔(市) 富地原31号線〕	250	市			○		1	低						○		2	低	・都計幅員の整備 (概成済区間)
25	(都) 光岡東郷線 〔(主) 宗像篠栗線〕	670	県					0	低	○	○	○	○	○	○		6	高	・都計幅員の整備 (概成済区間)
26	(主) 福岡宗像玄海線	400	県			○	○	2	中	○		○			○		4	中	・冠水対策
27	(主) 福岡宗像玄海線	1,800	県	○	○	○	○	4	高	○		○			○		4	中	・交通混雑緩和 ・交通事故削減
28	(県) 宗像若宮線	950	県		○	○	○	3	高	○	○	○	○	○			5	高	・交通混雑緩和 ・交通事故削減
29	くろえいと通り 〔(市) 土六須恵線〕	960	市		○	○	○	3	高	○	○	○	○	○	○		6	高	・交通混雑緩和 ・交通事故削減
30	(市) 東郷橋・宮田線	600	市		○			1	低	○	○						2	低	・走行性向上 (低速区間)
31	(市) 稲元・河東線	30	市				○	1	低			○	○	○			3	低	・冠水対策
32	(県) 芹田石丸線	350	県		○	○		2	中	○	○		○		○		4	中	
33	(主) 宗像玄海線	30	県					0	低	○	○		○		○		4	中	
34	(主) 若宮玄海線	100	県				○	1	低	○	○		○		○		4	中	・冠水対策
35	(主) 若宮玄海線	100	県				○	1	低	○	○		○		○		4	中	・冠水対策
36	(県) 玄海田島福岡線	90	県					0	低						○		1	低	・狭幅員区間の解消
37	(県) 玄海田島福岡線	60	県					0	低						○		1	低	・狭幅員区間の解消
38	(県) 玄海田島福岡線	30	県					0	低	○	○		○		○		4	中	・狭幅員区間の解消
合計		25,200																	

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

2-4. 整備優先度の設定

(2) 区間別評価結果



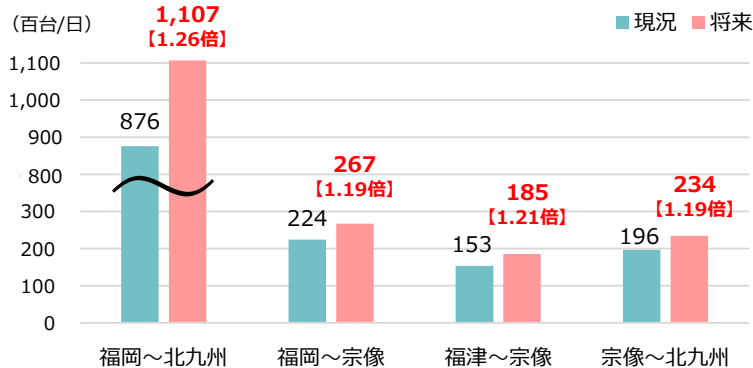
2-5. 整備優先度が高い区間の施策検討の取組(案)

■ 国道3号、(主)直方宗像線への対応

施策案① 王丸～朝野団地入口間の対策

- ・国道3号を利用するような**広域的な交通流動は将来的に増加**の見込み
 - ・王丸交差点付近は、現況混雑度が1.21であり、**将来的に交通混雑の継続・悪化が懸念**
- ⇒将来動向を注視しつつ、王丸～朝野団地入口間の交通容量拡大等に向けた国との協議を継続

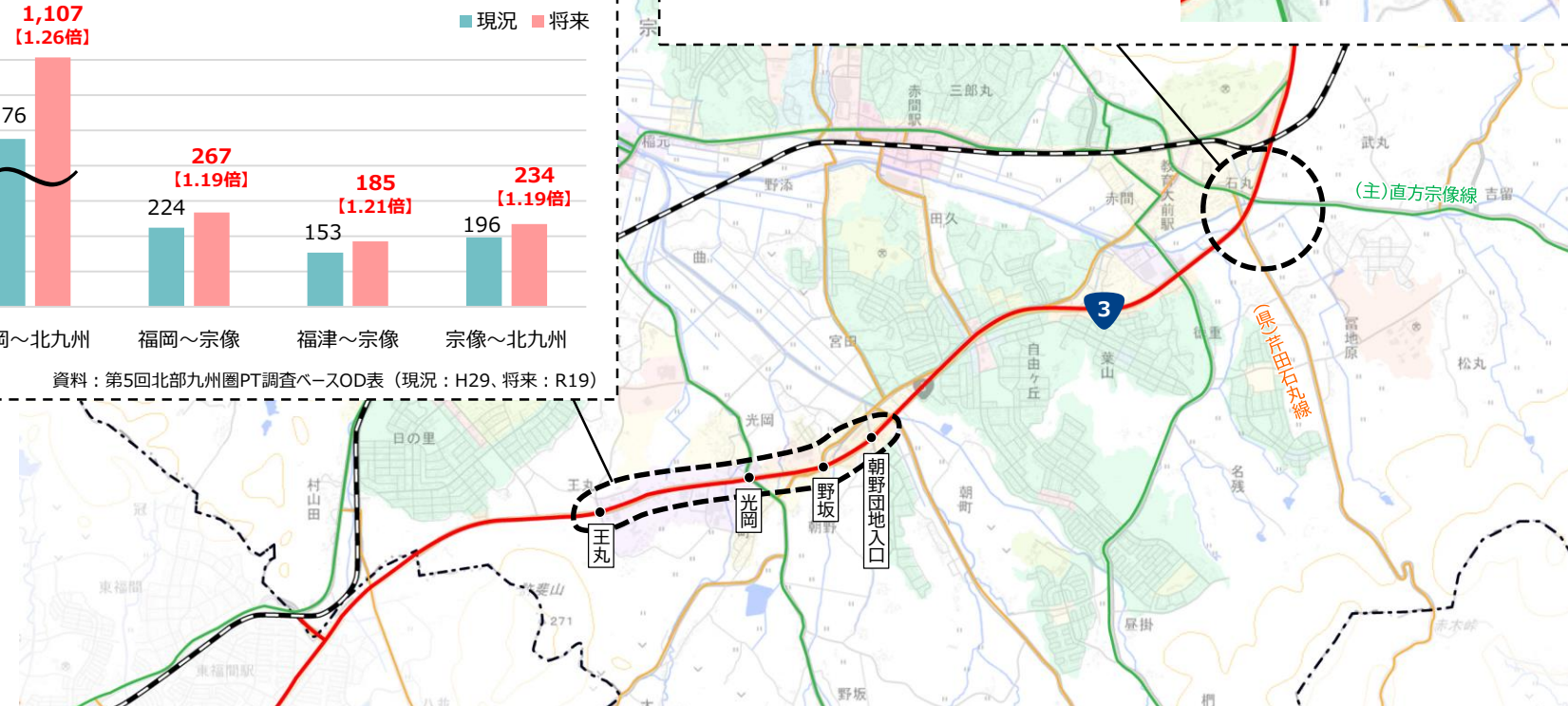
【地域間交通需要の変化】



資料：第5回北部九州圏PT調査ベースOD表（現況：H29、将来：R19）

施策案② 富地原52号線の整備

- ・富地原52号線の整備により、直方宗像線～国道3号間を行き来する交通が**混雑区間を回避可能**
- ⇒周辺道路(富地原交差点等)への影響を考慮しつつ、富地原52号線の整備を推進



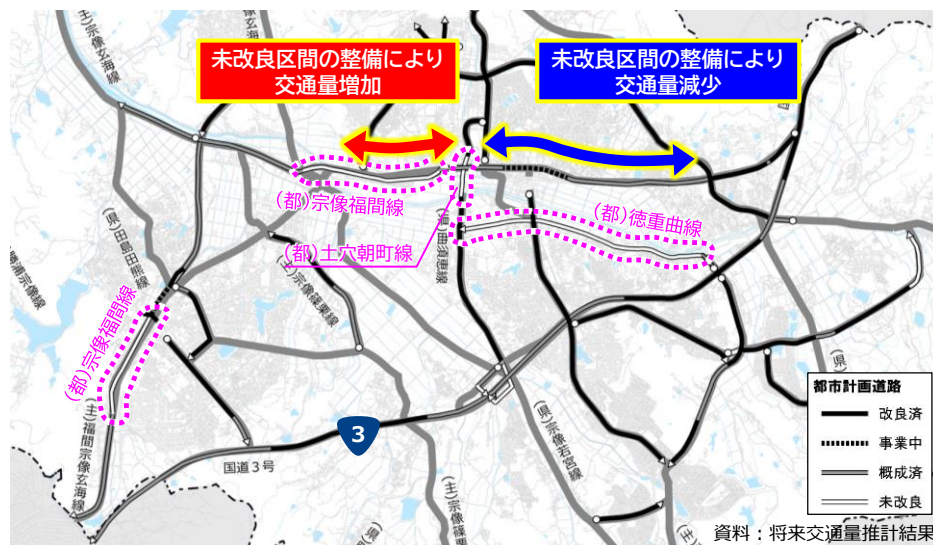
2-5. 整備優先度が高い区間の施策検討の取組(案)

■ 旧国道3号(都市計画道路宗像福間線等)への対応

施策案③ (都)宗像福間線等の整備

- ・(都)宗像福間線、(都)徳重曲線等の未改良区間の整備により、須恵橋以东の交通量は約100~800台/日減少するものの、須恵橋以西の交通量は微増

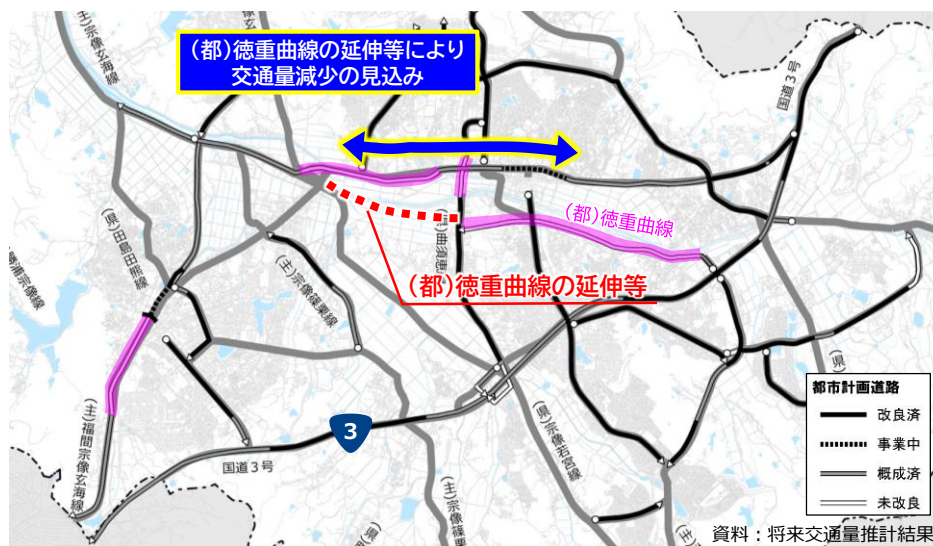
⇒旧国道3号に並行する(都)徳重曲線の整備により、旧国道3号の交通分散が一部見込まれるが、課題解消には至らない



施策案③' (都)徳重曲線の延伸整備

- ・(都)徳重曲線を延伸し、旧国道3号のバイパス利用ができるような起終点とすることで、須恵橋以西の交通量も減少の見込み

⇒(都)徳重曲線の延伸、起終点の見直しを含めた変更計画を検討



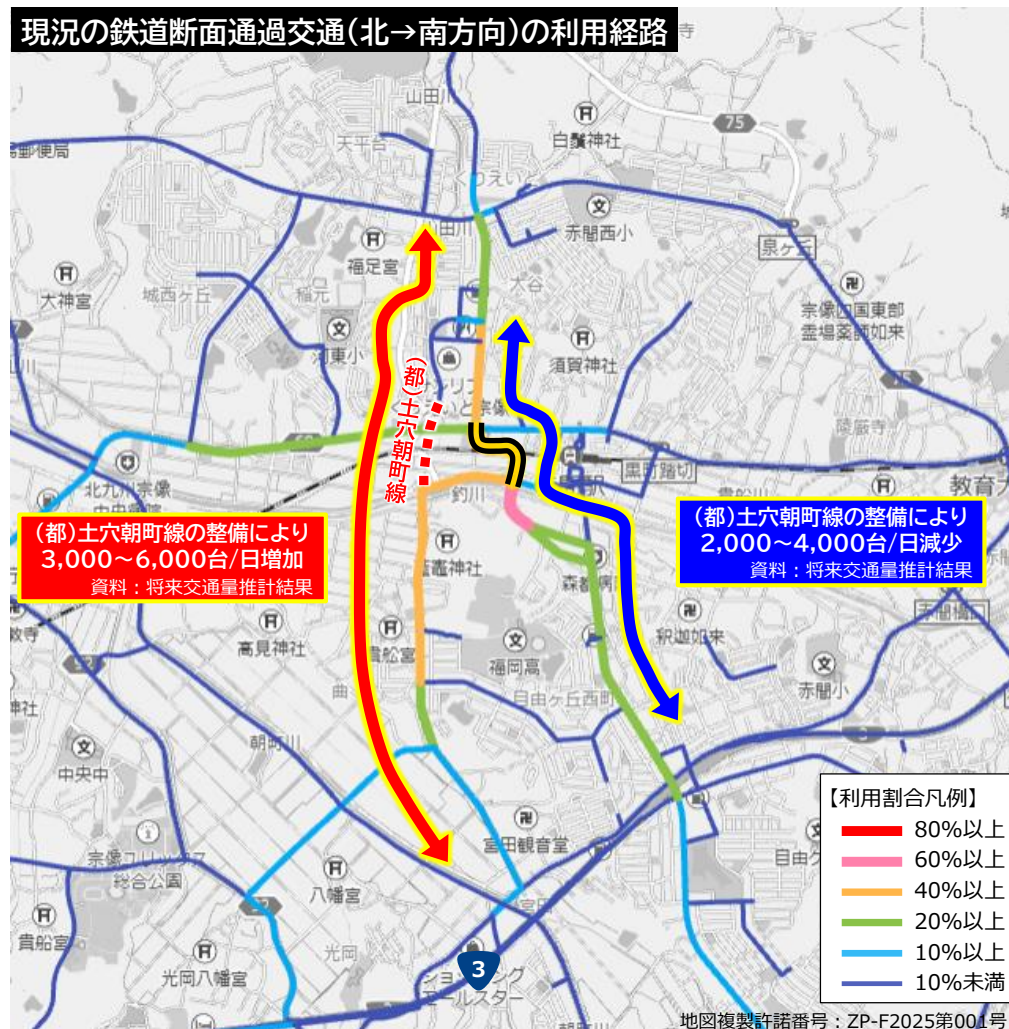
2-5. 整備優先度が高い区間の施策検討の取組(案)

■ くりえいと通り～(県)宗像若宮線(都市計画道路土穴朝町線)への対応

施策案④ (都)土穴朝町線の整備

- ・(都)土穴朝町線の整備により、南北方向の通過交通が転換し、**くりえいと通り～宗像若宮線(鉄道断面)の交通量が約2,000～4,000台/日減少**の見込み
- ・一方、整備区間に接続する区間では交通量が増加し、交通混雑が懸念

⇒周辺道路への影響を考慮しつつ、(都)土穴朝町線の整備を推進



※Hondaカープロープデータより集計 (R6.10データ)
※利用割合1%以上を表示

2-6. 整備計画案

基本理念

道路ネットワークの高質化(広域性・多機能性の向上)

基本方針

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

災害に備えた道路機能の確保

背景、現状・課題

- 国道3号の速達性・定時性の低下(局所的な事故、渋滞)
- 国道3号へのアクセス強化
- 高速ICへのアクセス強化
- 長期未着手都市計画道路の存在
- 都市内幹線道路の整備推進(分散市街地を結ぶ道路強化)
- 旧国道3号の速達性の低下
- 鉄道断面の交通負荷軽減
- 中心拠点アクセス性の地域間格差
- 商業施設への交通負荷集中(くりえいと通り周辺)
- 幅員等、狭隘区間が点在
- 道路冠水による道路網の寸断
- 市域全体に災害ハザードが点在
- 予防保全段階の橋梁が点在
- 緊急車両の通行確保

施策方針

- 王丸～朝野団地入口の機能強化
- 局所的な事故・渋滞対策
- 若宮IC等の高速ICアクセス強化
- (主)直方宗像線の走行性向上
- 都市計画道路の廃止・変更検討
- 市内南北軸の機能強化
- 市内東西軸の機能強化
- 旧国道3号の交通負荷軽減
- 拠点間連絡路線の機能強化
- くりえいと通りの交通負荷軽減
- 狭隘道路の解消
- 道路ネットワークの多重性・代替性の確保・強化
- 道路冠水状況の周知
- 橋梁の予防保全

アクションプラン(具体施策)

- 国道3号の容量拡大
- 国道3号の局所対策(事故、渋滞)
- 都市間連絡道路の機能強化検討
- (市)富地原52号線の整備推進
- 隣接市町との連携
- 都市計画道路網の再編
- 釣川・鉄道を跨ぐ路線の整備
- (都)土六朝町線の整備推進〔(県)宗像若宮線の機能代替〕
- (都)徳重曲線の延伸整備〔延伸など計画変更を含む〕
- (都)宗像福間線の整備推進
- (県)玄海田島福間線の整備推進
- 隣接市町との連携
- 道路冠水対策(赤間、東郷、河東等)
- 橋梁長寿命化修繕計画の推進

黄色着色:整備優先度が高い施策

赤字:宗像市が主体となって取り組む施策

3-1. 整備方針

(1) JR赤間駅周辺(中心拠点)

拠点活性化に資する
道路空間の形成

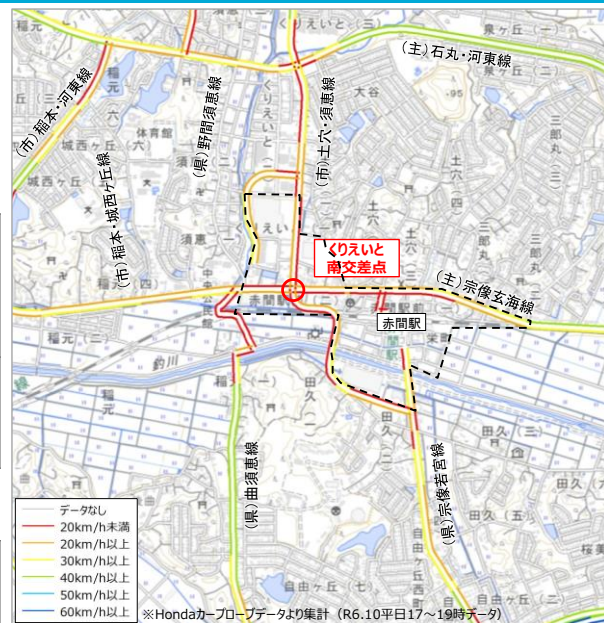
交通結節点の機能強化(モーダルコネクトの強化)

現況	<ul style="list-style-type: none"> バス路線は、市内各地から幹線道路等を経由して、JR赤間駅周辺へアクセスしています。 JR赤間駅の北口・南口には、駅前広場が整備され、バス・タクシー・自家用車等が乗り入れと、JRとの乗り継ぎを含めた交通拠点として機能しています。 幹線道路相互が交差する「くりえいと南交差点」を中心に速度低下区間が集中しています。
整備の方向性	<ul style="list-style-type: none"> 通勤・通学、買い物、通院等、交通弱者への日常生活の交通手段としてバス路線の維持を図ります。 JR赤間駅の駅前広場について、交通結節拠点としての機能の維持を図ります。 中心市街地を含む、JR赤間駅周辺において、速達性・走行性の改善を図ります。

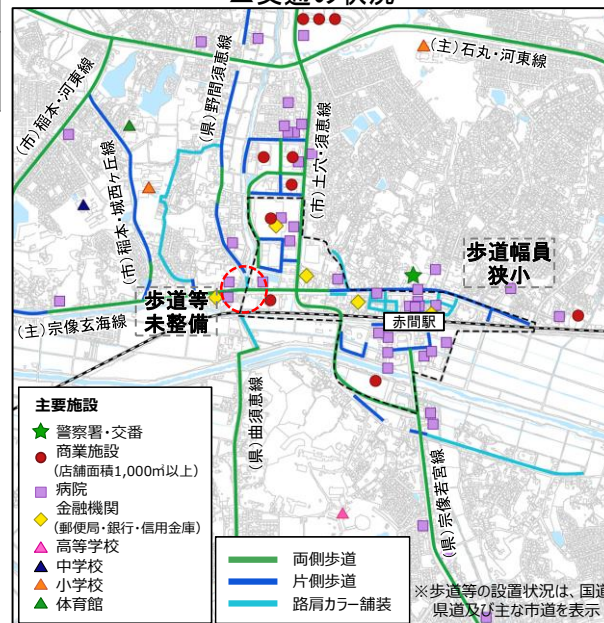
拠点活性化に資する
道路空間の形成

人中心の道路空間の形成

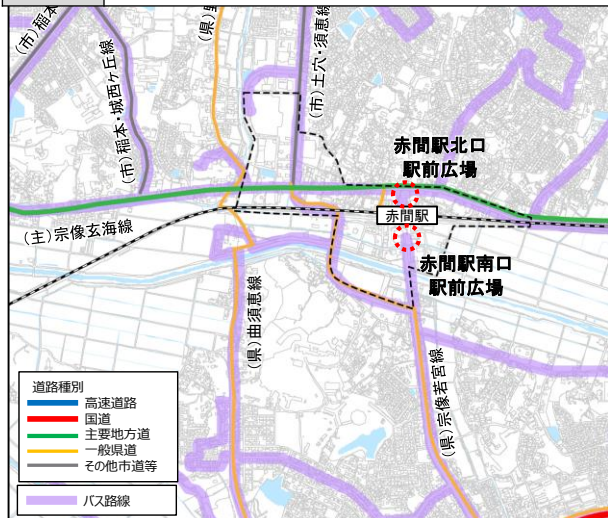
現況	<ul style="list-style-type: none"> 幹線道路は概ね幅員15mで整備される中、(県)曲須恵線のJR交差点(踏切)前後区間で狭幅員区間の歩道等未整備区間を有します。 (主)宗像玄海線(旧国道3号)のJR赤間駅周辺は、片側歩道で、一部、幅員狭小区間を有します。 事故は人対車両・車両相互ともに、JR赤間駅や大型商業施設周辺で多く発生しています。
整備の方向性	<ul style="list-style-type: none"> 通勤・通学、買い物、観光等、歩行者・自転車が安全・快適に利用できるよう、空間の確保とネットワークの形成を図ります。



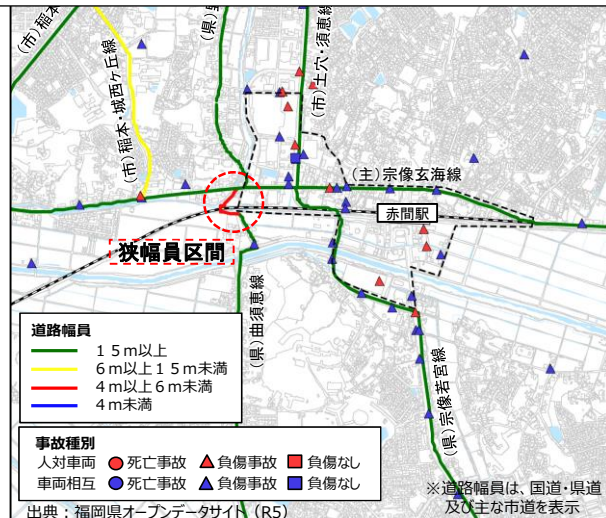
▲交通の状況



▲歩道等の設置状況



▲交通結節機能の状況



▲道路幅員と事故発生状況

3-1. 整備方針

(2) JR東郷駅周辺(拠点)

拠点活性化に資する
道路空間の形成

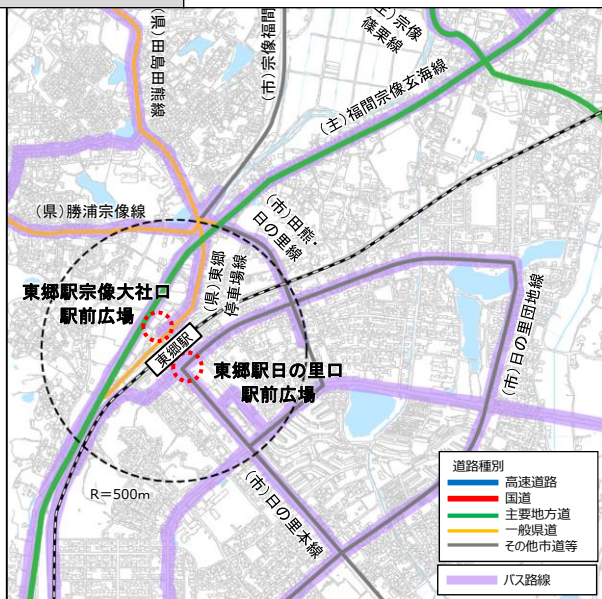
交通結節点の機能強化(モーダルコネクットの強化)

現況	<ul style="list-style-type: none"> バス路線は、市内各地から幹線道路等を経由して、東郷駅周辺へアクセスしています。 JR東郷駅の宗像大社口・日の里口には、駅前広場が整備され、バス・タクシー・自家用車等が乗り入れと、JRとの乗り継ぎを含めた交通拠点として機能しています。
整備の方向性	<ul style="list-style-type: none"> 通勤・通学、買い物、通院等、交通弱者への日常生活の交通手段としてバス路線の維持を図ります。 JR東郷駅の駅前広場について、交通結節拠点としての機能の維持を図ります。

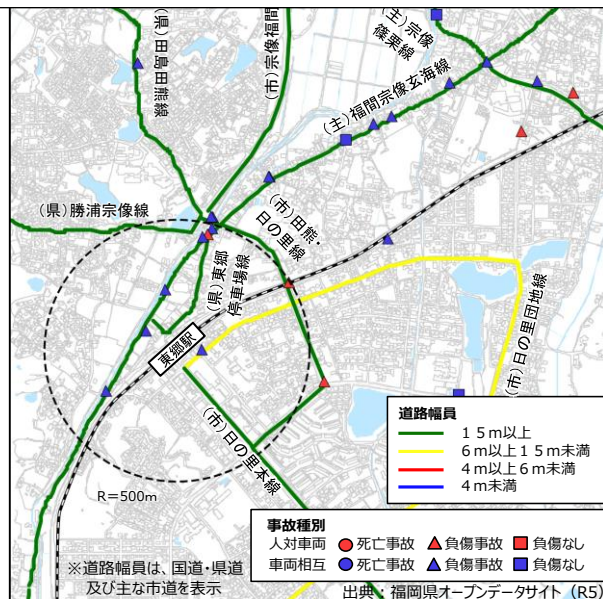
拠点活性化に資する
道路空間の形成

人中心の道路空間の形成

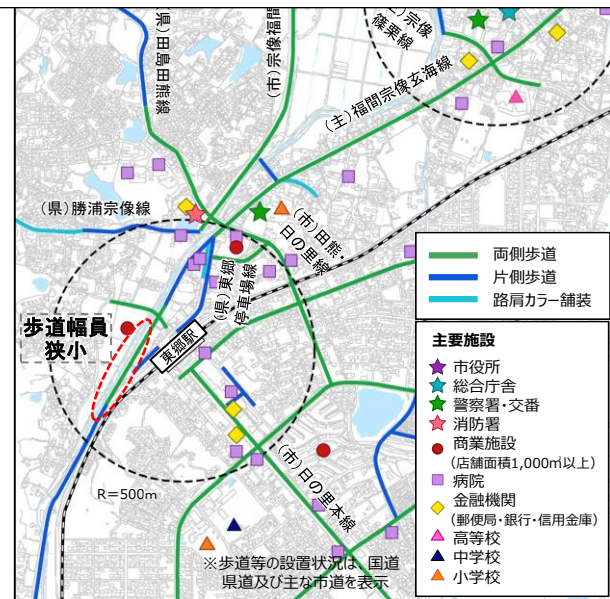
現況	<ul style="list-style-type: none"> 幹線道路は概ね幅員15m以上で整備されています。 (主)福岡宗像玄海線(旧国道3号)は、東郷駅前交差点からJR東郷東口交差点までの区間で片側歩道であり、JR東郷東口交差点以西は両側歩道を有するものの、狭小幅員となっています。なお、さらに以西は片側歩道となっています。 事故は幹線道路上で発生し、主に車両相互の事故発生の中、一部、人対車両が見られます。
整備の方向性	<ul style="list-style-type: none"> 通勤・通学、買い物、観光等、歩行者・自転車及安全・快適に利用できるよう、空間の確保とネットワークの形成を図ります。



▲交通結節機能の状況



▲道路幅員と事故発生の状況



▲歩道等の設置状況

3-1. 整備方針

(3) 市役所周辺(拠点)

拠点活性化に資する
道路空間の形成

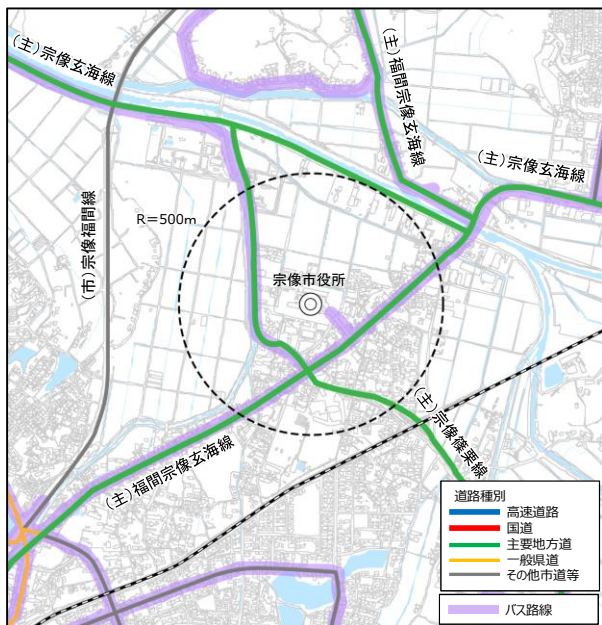
交通結節点の機能強化(モーダルコネクトの強化)

現況	<ul style="list-style-type: none"> バス路線は、市内各地から幹線道路等を経由して、市役所周辺へアクセスしています。 市役所周辺では、宗像市役所バス停・宗像市役所前バス停が整備され、路線別のバス相互の乗り継ぎを含めた交通拠点として機能しています。
整備の方向性	<ul style="list-style-type: none"> 通勤・通学、買い物、通院等、交通弱者への日常生活の交通手段としてバス路線の維持を図ります。 市役所周辺では、路線別のバス相互の交通結節拠点としての機能の維持を図ります。

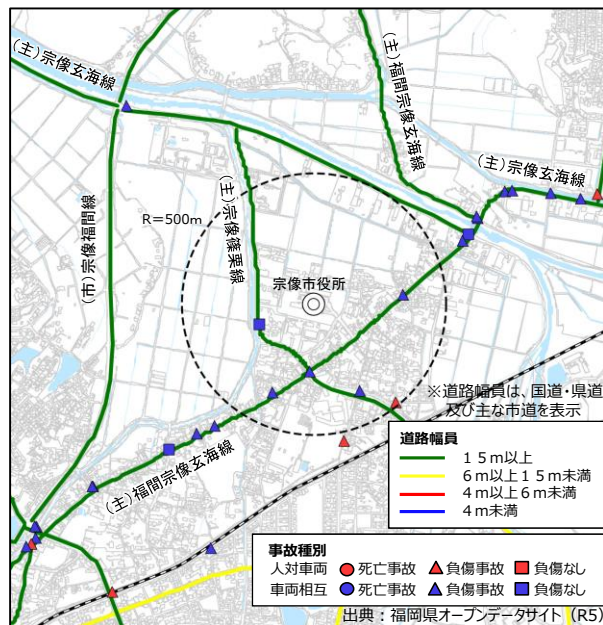
拠点活性化に資する
道路空間の形成

人中心の道路空間の形成

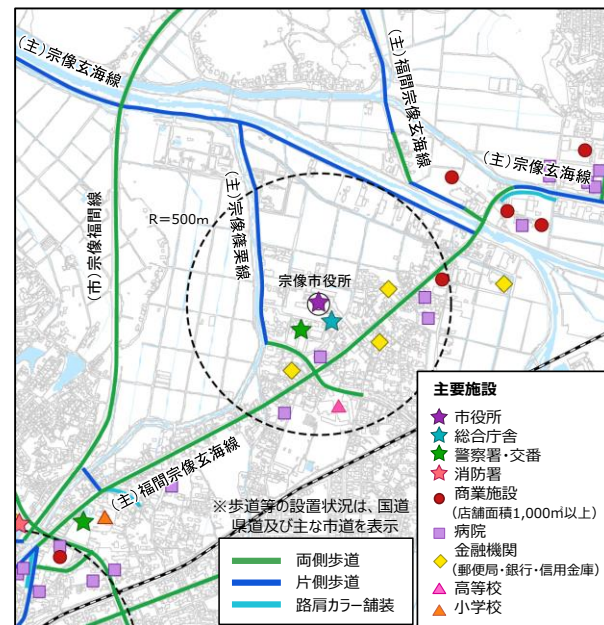
現況	<ul style="list-style-type: none"> 幹線道路は概ね幅員15m以上で整備されています。 宗像市役所に接続する(主)福岡宗像玄海線(旧国道3号)は両側歩道、(主)宗像篠栗線は片側歩道を有する(片側歩道区間は河川沿い)。 事故は幹線道路上で発生し、主に車両相互の事故発生の中、一部、人対車両が見られます。
整備の方向性	<ul style="list-style-type: none"> 通勤・通学、買い物、観光等、歩行者・自転車及安全・快適に利用できるよう、空間の確保とネットワークの形成を図ります。



▲ 交通結節機能の状況



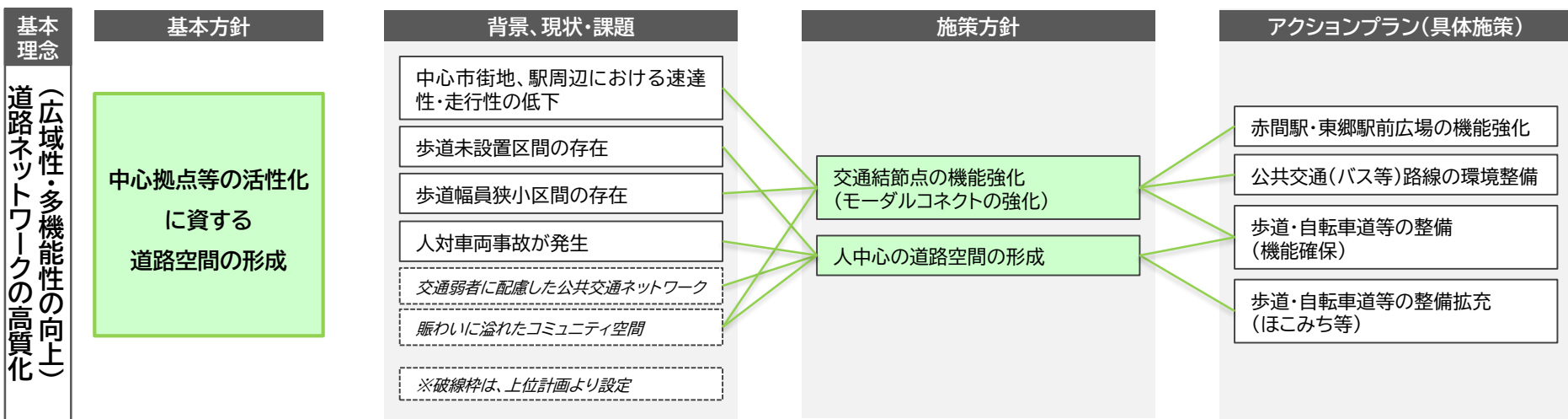
▲ 道路幅員と事故発生の状況



▲ 歩道等の設置状況

3-2. 整備計画案

- 中心拠点等の活性化に資する道路空間の形成に向けては、交通結節点となるJR赤間駅周辺（中心拠点）・JR東郷駅周辺（拠点）・市役所周辺（拠点）を設定。
- 各拠点に共通して、「**交通結節点の機能強化（モーダルコネクトの強化）**」・「**人中心の道路空間の形成**」が施策方針として挙げられ、下記をアクションプラン（具体施策）に位置付け。
 - ⇒ 赤間駅・東郷駅駅前広場の機能強化
 - ⇒ 公共交通（バス等）路線の環境整備
 - ⇒ 歩道・自転車道等の整備拡充



4. 宗像市幹線道路網計画のモニタリング指標(案)

4-1. モニタリング指標の設定

○道路網整備に伴う基本方針の達成状況をモニタリングするため、基本方針ごとに以下の指標を設定。

基本方針	モニタリング指標案	具体施策(アクションプラン)の例	
広域道路ネットワークの連携強化	福岡・北九州方向への機能強化	【東西軸（国道3号）の連絡性】 ①混雑度 ②平均速度 ③非混雑時間割合 【東西軸へのアクセス性】 ④主な居住エリアから東西軸までのアクセス速度	・国道3号の容量拡大 ・国道3号の局所対策（事故、渋滞） ・富地原52号線の整備推進 など
	筑豊方向への機能強化（南北軸の強化）	【南北軸の連絡性】 ⑤平均速度	・都市間連絡道路の機能強化検討 ・富地原52号線の整備推進 ・隣接市町との連携 など
都市内ネットワークの充実	市内東西方向の移動支援（旧3号の強化）	【市内東西軸（旧3号）の連絡性】 ①混雑度 ②平均速度 ③非混雑時間割合	・都市計画道路網の再編 ・(都)徳重曲線の延伸整備 ・(都)宗像福間線の整備推進 など
	分散市街地間または市内拠点への連絡強化（拠点アクセスの強化、都市の骨格道路の形成）	【拠点へのアクセス性】 ④主な居住エリアから拠点（赤間駅、東郷駅）までのアクセス速度 ⑤鉄道断面の交通需給比 【骨格道路の形成状況】 ⑥都市計画道路の整備率	・都市計画道路網の再編 ・釣川・鉄道を跨ぐ路線の整備 ・(都)土穴朝町線の整備推進 ・(都)徳重曲線の延伸整備 ・(都)宗像福間線の整備推進 など
災害に備えた道路機能の確保	発災時の隘路解消とネットワークの多重性強化	【道路ネットワークの強靱性】 ①道路冠水対策の進捗率 ②橋梁長寿命化修繕計画の進捗率 ③幹線道路網における幅員5.5m未満の区間数	・(県)玄海田島福間線の整備推進 ・隣接市町との連携 ・道路冠水対策（赤間、東郷、河東等） ・橋梁長寿命化修繕計画の推進 など
中心拠点等の活性化に資する道路空間の形成	公共交通（バス）のネットワーク確保	個別のKPIは設定せず上記方針に含む or他の関連計画KPIに包括する（立適指標等）	
	歩行者・自転車の利用環境の構築		

4-2. 各指標の現況値・目標値(案)の設定

【東西軸(国道3号)の連絡性】

指標案	指標の考え方・意味	現況値	目標値(案)	目標値設定の考え方
①混雑度	交通需要に対し、十分な交通容量を確保する。	最大 1.00~1.25 (王丸交差点付近1.21)	1.25未満	・「混雑度1.25」以上では、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速的に増加する可能性の高い状態とされている。
②平均速度(平日)	混雑時、非混雑時とも適切なサービス水準を確保する。 (八並~岡垣町境間の速度)	混雑時 【福津→岡垣方向】 39.6km/h(15分) 【福津←岡垣方向】 39.2km/h(15分)	40km/h以上	・「機能階層型道路ネットワーク計画のためのガイドライン(案)Ver2.0」において、生活拠点相互の目標旅行速度は40~80km/h。 ・R3全国道路・街路交通情勢調査における福岡県内直轄国道(その他市街部)の平均速度は、混雑時27.0km/h、昼間12h平均32.5km/h。
		非混雑時 【福津→岡垣方向】 43.2km/h(14分) 【福津←岡垣方向】 43.4km/h(14分)		
③昼間8時間中の非混雑時間割合※(平日)	ピーク時間帯の混雑(速度低下)は許容しつつも、日中の速度低下を可能な限り解消する。 20km/h未満を混雑とする。	84% (27/32時間帯)	100%	・朝夕ピーク時間帯(7・8時台、17・18時台)を除く昼間8時間(9~16時台)では20km/h以上を目指す。

【東西軸(国道3号)へのアクセス性】

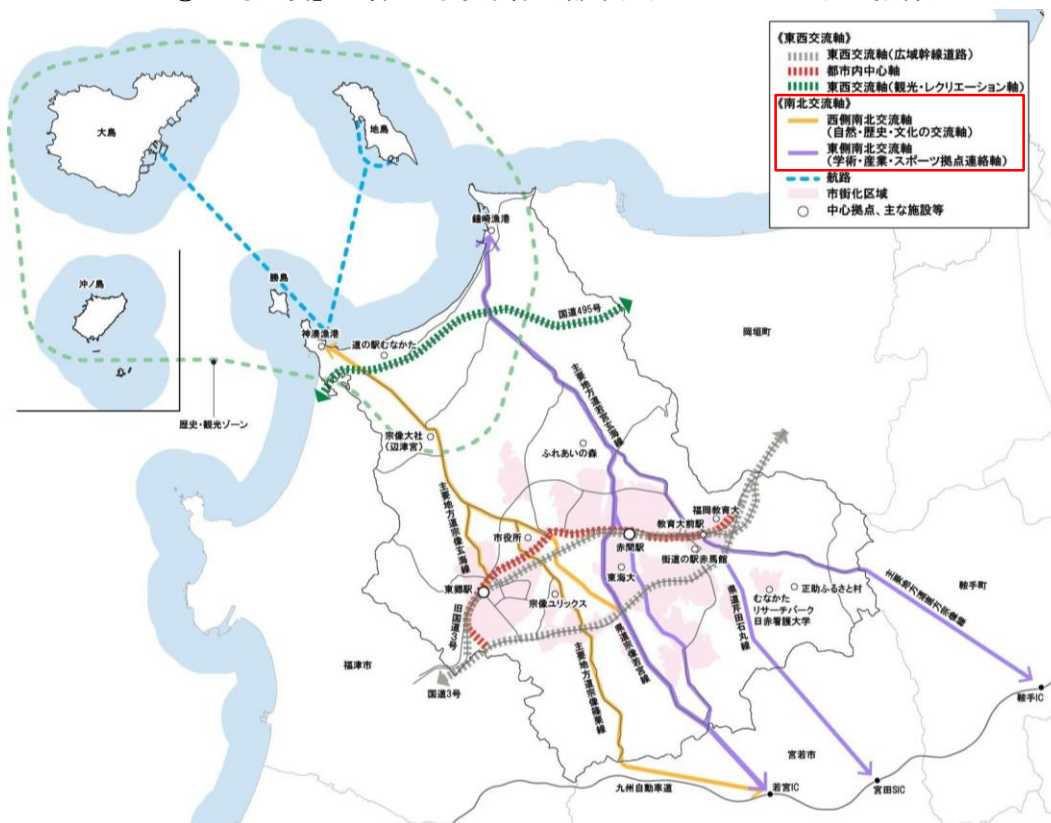
指標案	指標の考え方・意味	現況値	目標値(案)	目標値設定の考え方
④主な居住エリアから東西軸までのアクセス速度※(平日)	市内に点在する居住の中心エリアから国道3号へのアクセスにおいて、適切なサービス水準を確保する。 昼間12時間(7~19時)を対象。	22.6~37.9km/h	40km/h以上	・「機能階層型道路ネットワーク計画のためのガイドライン(案)Ver2.0」において、生活拠点相互の目標旅行速度は40~80km/h。

注) ※印は、購入ビッグデータ (Hondaカープロープデータ、R6.10データ) より集計。

【南北軸の連絡性】

評価指標案	指標の考え方・意味	現況値	目標値(案)	目標値設定の考え方	
⑤平均速度(平日)	混雑時、非混雑時とも適切なサービス水準を確保する。 (都市計画マスタープラン「南北交流軸」指定路線の平均速度) ※宗像市内区間のみを対象	混雑時	31.5km/h	40km/h以上	<ul style="list-style-type: none"> 「機能階層型道路ネットワーク計画のためのガイドライン(案)Ver2.0」において、生活拠点相互の目標旅行速度は40～80km/h。 R3全国道路・街路交通情勢調査における福岡県内主要地方道(その他市街部)の平均速度は、混雑時23.0km/h、昼間12h平均26.5km/h。
		非混雑時	33.3km/h		

▼「⑤平均速度」の算出対象路線(都市計画マスタープラン抜粋)



【市内東西軸(旧3号)の連絡性】

評価指標案	指標の考え方・意味	現況値	目標値(案)	目標値設定の考え方				
①混雑度	交通需要に対し、十分な交通容量を確保する。	最大 1.25~1.75 (東郷橋付近1.65)	1.25未済	・「混雑度1.25」以上では、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態とされている。				
②平均速度(平日)	混雑時、非混雑時とも適切なサービス水準を確保する。 (東郷駅付近~城山間の速度)	<table border="1"> <tr> <td>混雑時</td> <td>【福津→岡垣方向】 21.2km/h(23分) 【福津←岡垣方向】 21.5km/h(22分)</td> </tr> <tr> <td>非混雑時</td> <td>【福津→岡垣方向】 23.9km/h(20分) 【福津←岡垣方向】 23.8km/h(20分)</td> </tr> </table>	混雑時	【福津→岡垣方向】 21.2km/h(23分) 【福津←岡垣方向】 21.5km/h(22分)	非混雑時	【福津→岡垣方向】 23.9km/h(20分) 【福津←岡垣方向】 23.8km/h(20分)	30km/h以上	<ul style="list-style-type: none"> ・「機能階層型道路ネットワーク計画のためのガイドライン(案)Ver2.0」において、集落~小さな拠点、小さな拠点~生活拠点間の目標旅行速度は30~60km/h。 ・R3全国道路・街路交通情勢調査における福岡県内主要地方道(その他市街部)の平均速度は、混雑時23.0km/h、昼間12h平均26.5km/h。
混雑時	【福津→岡垣方向】 21.2km/h(23分) 【福津←岡垣方向】 21.5km/h(22分)							
非混雑時	【福津→岡垣方向】 23.9km/h(20分) 【福津←岡垣方向】 23.8km/h(20分)							
③昼間8時間中の非混雑時間割合※(平日)	ピーク時間帯の混雑(速度低下)は許容しつつも、日中の速度低下を可能な限り解消する。 20km/h未済を混雑とする。	30% (19/64時間帯)	100%	・朝夕ピーク時間帯(7・8時台、17・18時台)を除く昼間8時間(9~16時台)では20km/h以上を目指す。				

【拠点へのアクセス性】

評価指標案	指標の考え方・意味	現況値	目標値(案)	目標値設定の考え方
④-1.主な居住エリアから赤間駅までのアクセス速度※	市内に点在する居住の中心エリアから拠点へのアクセスにおいて、適切なサービス水準を確保する。昼間12時間(7~19時)を対象。	21.7~35.6km/h	40km/h以上	・「機能階層型道路ネットワーク計画のためのガイドライン(案)Ver2.0」において、小さな拠点~生活拠点間の目標旅行速度は40~60km/h。
④-2.主な居住エリアから東郷駅までのアクセス速度※		24.6~40.3km/h	40km/h以上	
⑤鉄道断面の交通需給比	市内南北方向の円滑な交通を確保するため、鉄道断面にて十分な交通容量を確保する。円滑な交通を阻害しない立体交差構造を想定する。	1.33	1.00未満	・断面として交通需要に対応可能な容量を確保する。

【骨格道路の形成状況】

評価指標案	指標の考え方・意味	現況値	目標値(案)	目標値設定の考え方
⑥都市計画道路の整備率	都市を形成する骨格道路である都市計画道路の整備進捗を図る。(概成済は未整備扱い)	59.8%	100%	・計画的な整備推進を基本とする。

【道路ネットワークの強靱性】

評価指標案	指標の考え方・意味	現況値	目標値(案)	目標値設定の考え方
①道路冠水対策の進捗率 ⇒雨水管理総合計画の整備水準を満たす道路延長の割合(重点対策地区)	「雨に強いまちづくりビジョン～雨水管理総合計画～」との整合を考慮し引用。	重要路線:87% 一般路線:94%	重要路線:100% 一般路線:97%	・「雨に強いまちづくりビジョン～雨水管理総合計画～」の長期目標より引用。
②橋梁長寿命化修繕計画の進捗率	「早期措置が必要な橋梁」の対策を適切に進める。 (幹線道路網上のみ対象)	0% (要対策7橋)	100% (要対策0橋)	・問題箇所の解消を基本とする。
③幹線道路網における幅員5.5m未満の区間	緊急車両の通行を考慮し、最小幅員5.5m以上を確保する。	5区間	0区間	・「道路ネットワークの防災機能の向上効果計測マニュアル(案)」において、幅員5.5m未満は「物資を輸送する大型車の円滑な通行が困難な箇所」との認識。 ・問題箇所の解消を基本とする。

(1) 地域公共交通計画を支援する施策

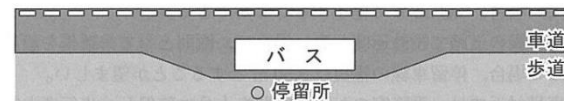
① バス停留所への対応

○バス路線において、バス乗降のため、本線の外側車線を使用したバス停留所を設ける。

バス停留所の構造

【バスベイ型】

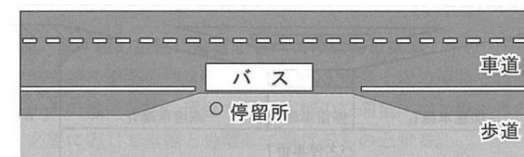
- ・歩道に切り込みを入れてバスの停留所を設けるものであり、**後続車の追越しを容易**にさせることができる。
- ・ただし、切り込みの形状や周辺の路上駐車状況によっては停留所に正着することが困難となることから、バスの正着が容易となるような切り込みの形状とすることが望ましい。



▲バスベイ型の例

【テラス型】

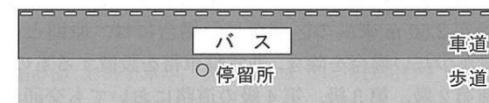
- ・歩道側（路肩、停車帯、または車道）に張り出して停留所を設けるものであり、**歩道の有効幅員を狭めることなく、路上に車両等が駐停車している場合にも停留所への正着を容易**にさせることができる。
- ・ただし、広い路肩や停車帯を持たない道路では適用が困難であり、また、適用された場所においても遠方（特に夜間）から設置が判断できるよう安全対策に留意する必要がある。



▲テラス型の例

【ストレート型】

- ・**歩道の幅員を変えずに歩道内に停留所を設ける**ものであり、道路の全幅員に余裕がなく歩道に切り込みを入れて停車帯を設けることができない場合に設けるものである。
- ・ただし、後続車に影響を与える、または駐車車両などが停車している場合には停留所への正着が困難である。



▲ストレート型の例

(1) 地域公共交通計画を支援する施策

② バス車両・バス停のバリアフリー化

○バスへの乗降する際の段差を解消する。



※資料：東京都交通局

▲バス車両の段差改善例



乗車口が遠くて
乗降がしづらい...



バスが近づき、
乗降がしやすくなる!

※資料：新潟市

▲バス正着への工夫
(バリアレス縁石) 例

③ バス停への待合空間の確保

○バス停における上屋・風よけ等の設置や、近隣施設を活用した待合環境を形成する。



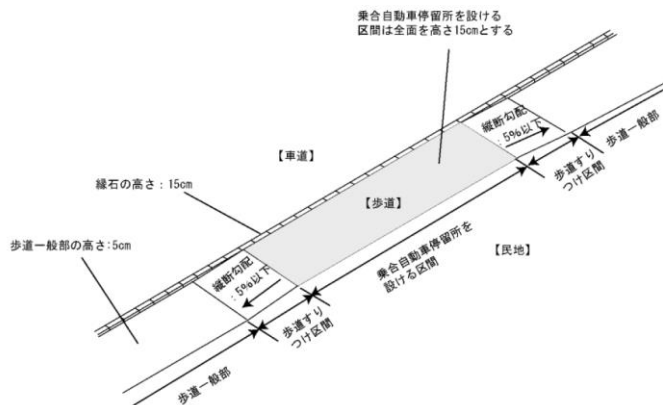
※資料：町田市

▲上屋の設置例



※資料：国土交通省

▲風よけの設置例



※有効幅員は、水平部分のみとするものとする。

※セミフラット型の歩道における、ストレート型での整備例。

※乗合自動車停留所の区間の長さは、歩行者の滞留人数を考慮して乗合自動車の乗降に支障がない範囲を15cmに嵩上げするものとする。

※停留所が連担して、停留所付近の歩道が波打ち状になる場合は、セミフラット歩道などにかかわらず歩道を嵩上げするものとする。

※資料：道路の移動等円滑化

▲バス停での歩道の構造(高さ)の例



※資料：国土交通省

▲近隣施設(沿道建物の軒先)の活用例

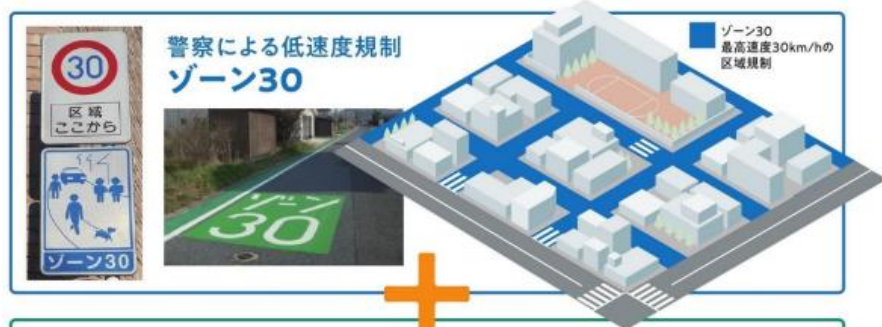
(2)生活道路等での移動円滑化に向けた施策

■歩行者等への安全性の確保

○生活道路等において、居住者が安全・快適に暮らすことができるよう、各種施策を適切に実施する。

▼歩行者等への安全性確保に向けた施策メニュー（案）

施策メニュー（案）	目的・内容等
① 「ゾーン30プラス」対策	・最高速度30 km/hの区域規制に加え、各種交通規制と物理的デバイスを組み合わせ
② 通過交通の排除	・通学路等への一方通行規制や通行規制時間の位置づけや侵入を防ぐライジングボラードの設置
③ 物理的デバイスの設置	・単路部へのランプやクランク等、交差点部へのスムーズ横断歩道等の設置
④ 路側帯カラー舗装化	・ドライバーに対する歩行空間の存在の認識
⑤ 交差点内カラー舗装化	・ドライバーに対する交差点への注意喚起
⑥ ブロック系舗装	・狭あい道路における車両への速度抑制・侵入抑制
⑦ 歩道設置	・歩行者と車両を分離し、安全な歩行空間を確保
⑧ 無電柱化	・路側帯等、歩行空間の確保
⑨ 自転車通行空間の確保	・幹線道路や主要な生活道路への自転車道や自転車専用通行帯等の設置
⑩ 防護柵の設置	・歩行者の安全性の確保に向け、歩行者の車道はみ出しや乱横断の防止
⑪ 外側線の高輝度化	・路側帯の明確化
⑫ 側溝の改修	・側溝への溝蓋設置による歩行空間の確保
⑬ 道路反射鏡の設置	・カーブ区間や見通しの悪い交差点に設置
⑭ 平坦な歩行空間の確保	・不陸を有する歩行空間を平坦にすることで、歩きやすい安全な歩行空間を形成
⑮ ランブルストリップスの整備	・視覚障害者の誘導や車両の車線逸脱防止を図るよう、路側帯等、舗装表面を一定間隔に切削し溝を配置
⑯ 住民参加による安全点検	・ワークショップ等の住民参加によるヒヤリマップの作成及び対策案の検討
⑰ 自治会等によるボランティア活動	・自治会等の地域活動による事故や犯罪の抑制を目的とした活動実施
⑱ 安全教育の充実	・交通事故や犯罪・災害発生に対する学校での安全教育の実施



道路管理者による物理的デバイス設置

進入抑制対策



ライジングボラード

ポールを昇降させ、交通規制が実施されている時間帯等の車両の進入を抑制する構造物です。



狭さく

車道の通行部分を局部的に狭くし、車両の速度を抑制する構造物です。

速度抑制対策



ハンブ

路面をなめらかに盛り上げ、30km/h以上の速度で走行する車両の運転者に不快感を与える構造物です。



シケイン(クランク型)

一定区間の道路を直線的に屈曲させ、車両の速度を抑制する構造物です。



スムーズ横断歩道

車両の運転者に減速と横断歩行者優先の遵守を促す、ハンブと横断歩道を組み合わせた構造物です。



シケイン(スラローム型)

一定区間の道路をカーブさせ、車両の速度を抑制する構造物です。

ゾーン30プラス

ゾーン30プラス



看板

〈ゾーン30プラスの入口(岐阜県各務原市の例)〉

路面表示



- 進入抑制対策
- 速度抑制対策

※資料：警察庁交通局

▲「①ゾーン30プラス」の概要

平成29年

4月3日~

中央区栄町2丁目
(通称 栄町銀座)

・平日登校時間帯の通行規制を開始!
・それに伴うライジングボラード
を試験運用開始!



※資料：新潟市

▲「②通過交通の排除」の例

ハンブの設置



シケインの設置



※資料：警察庁

▲「③物理的デバイスの設置」の例

路側帯のカラー舗装



※資料：警察庁

▲「④路側帯カラー舗装化」の例

○対策前



○対策後



※資料：国土交通省

▲「⑦歩道設置」の例

○対策前



○対策後



※資料：国土交通省

▲「⑤交差点内カラー舗装化」の例



※資料：国土交通省

▲「⑥ブロック系舗装」の例

◀補足：歩道構造形式について▶

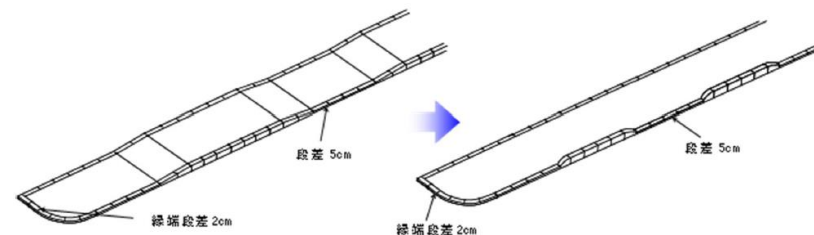
●定義

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

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

マウントアップ：歩道等面と車道等面の高さが同一である歩道構造。

●歩道の高さを5cmとし波打ちを解消したイメージ



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

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

5. 道路整備のあり方・留意点(幹線道路以外を含む)

○対策前



○対策後



※資料：国土交通省

▲「⑧無電柱化」の例

○対策前



○対策後



※資料：国土交通省

▲「⑪外側線の高輝度化」の例

○対策前



○対策後



※資料：国土交通省

▲「⑨自転車通行空間（自転車専用通行帯）の設置」の例

○対策前



○対策後



※資料：国土交通省

▲「⑫側溝の改修」の例

○対策前



○対策後



※資料：国土交通省

▲「⑩防護柵の設置」の例

○対策前



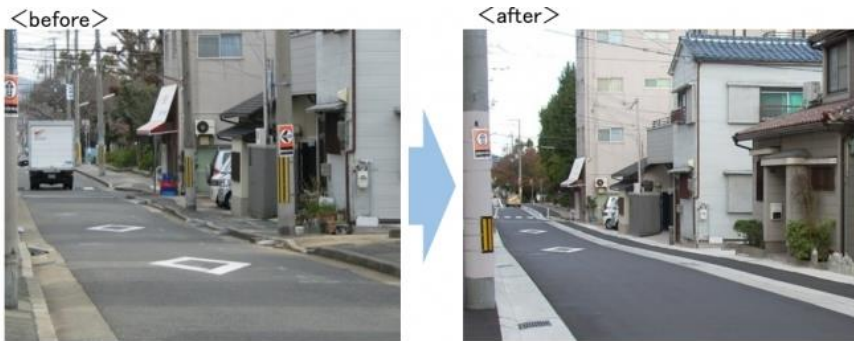
○対策後



※資料：国土交通省

▲「⑬道路反射鏡の設置」の例

5. 道路整備のあり方・留意点(幹線道路以外を含む)



※資料：神戸市

▲「⑭平坦な歩行空間の確保」の例



※資料：国土交通省

▲「⑯住民参加による安全点検」の例



※資料：国土交通省

▲「⑰ランブルストリップスの整備」の概要



※資料：警察庁

▲「⑱自治会等によるボランティア活動」の例



子ども向け交通安全教育の状況



高齢者向け交通安全教育の状況

※資料：警察庁

▲「⑲安全教育の充実」の例