

第三次宗像市道路網整備計画 第4回(令和7年度第2回)策定委員会

令和8年2月25日

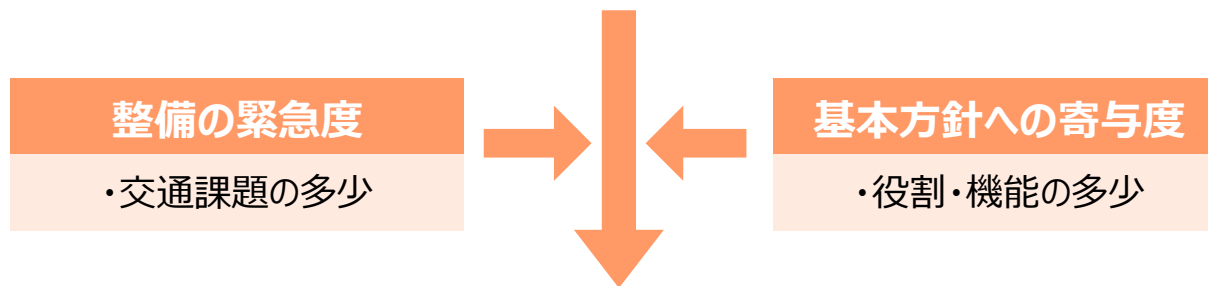
1 .第3回策定委員会の振り返り.....	2
1 - 1 .前回委員会の概要	2
1 - 2 .前回委員会での主なご意見と回答.....	15
2 .第3回委員会でのご意見に対する対応.....	17
2 - 1 .幹線道路網.....	17
2 - 2 .交通課題（旧国道3号の混雑要因）	22
2 - 3 .交通課題（事故リスクの把握）	29
2 - 4 .整備優先度（災害リスク）	31
2 - 5 .整備優先度（市役所～宗像ユリックス間）	34
2 - 6 .モニタリング指標.....	40
3 .アクションプラン検討に向けた追加確認.....	50

1-1. 前回委員会の概要

(1) 幹線道路網の整備計画案 [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]

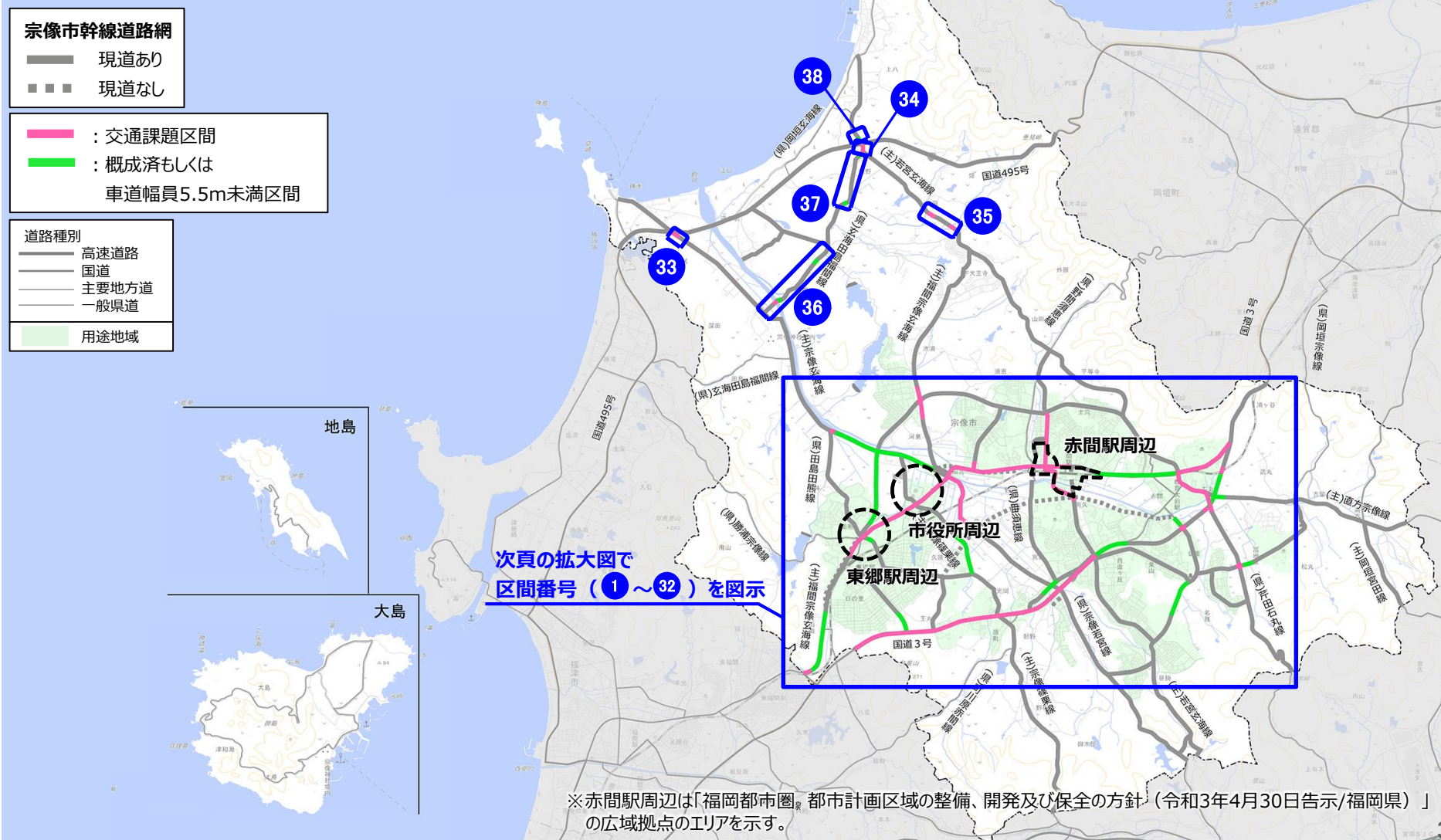
幹線道路網の整備計画案 [アクションプラン]

○ 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

1-1. 前回委員会の概要

(1) 幹線道路網の整備計画案〔②整備検討区間の設定〕

○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。



1. 第3回策定委員会の振り返り

1-1. 前回委員会の概要

(1) 幹線道路網の整備計画案〔③整備優先度〕

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			
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。

1. 第3回策定委員会の振り返り

1-1. 前回委員会の概要

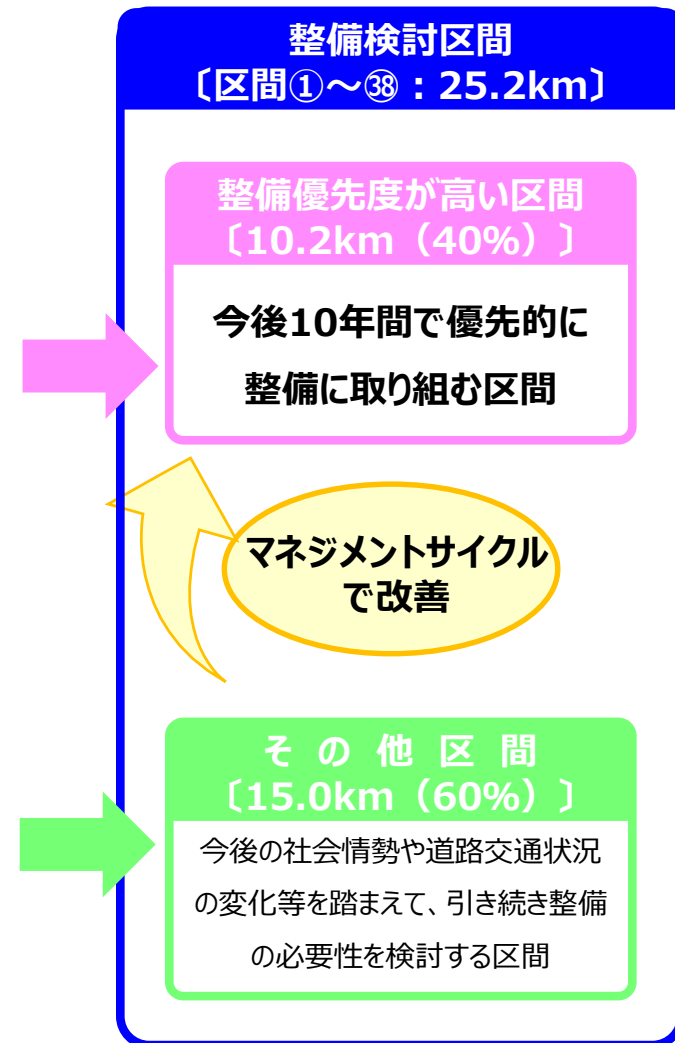
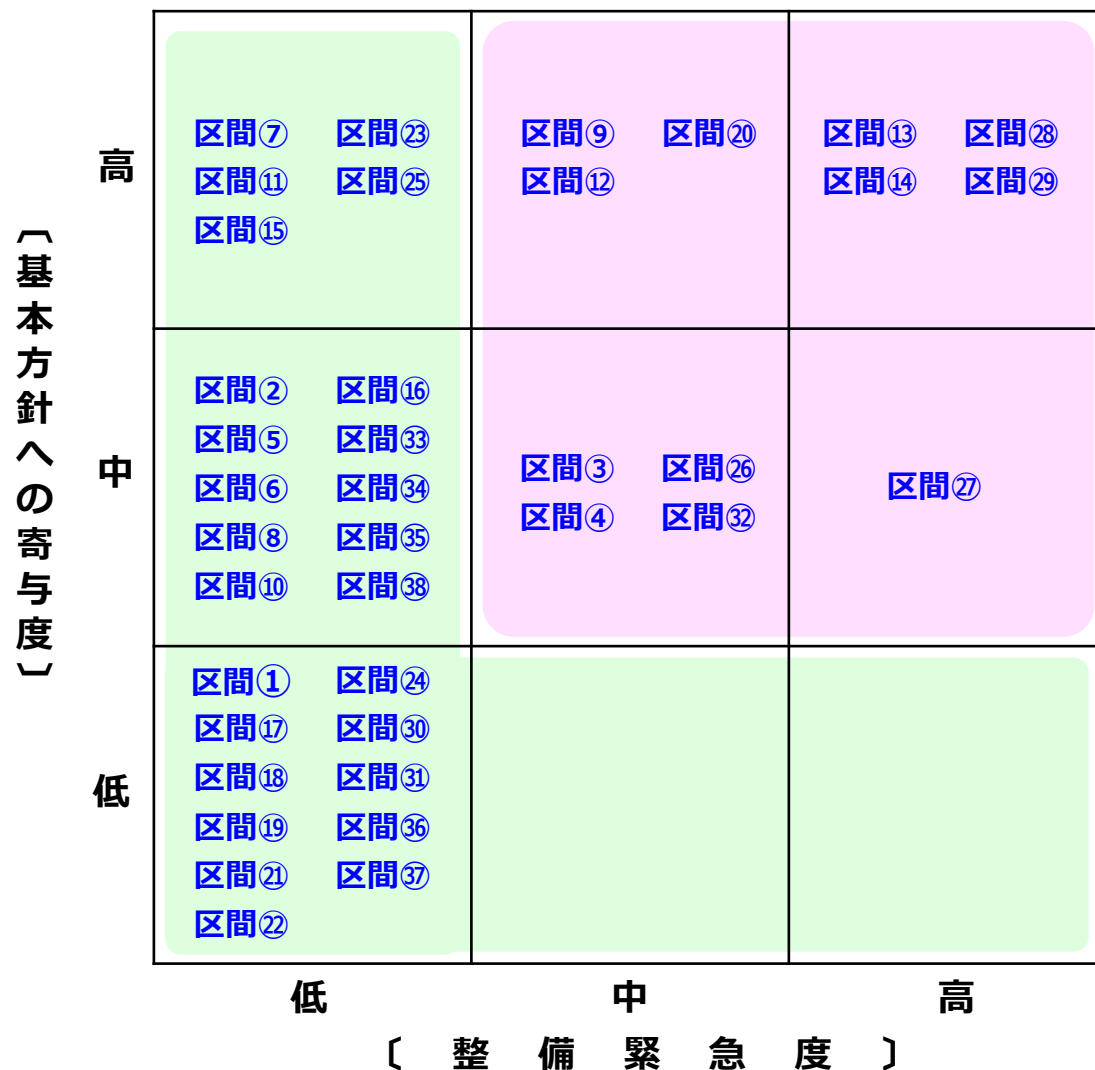
(1) 幹線道路網の整備計画案〔③整備優先度〕

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。

1-1. 前回委員会の概要

(1) 幹線道路網の整備計画案〔③整備優先度〕

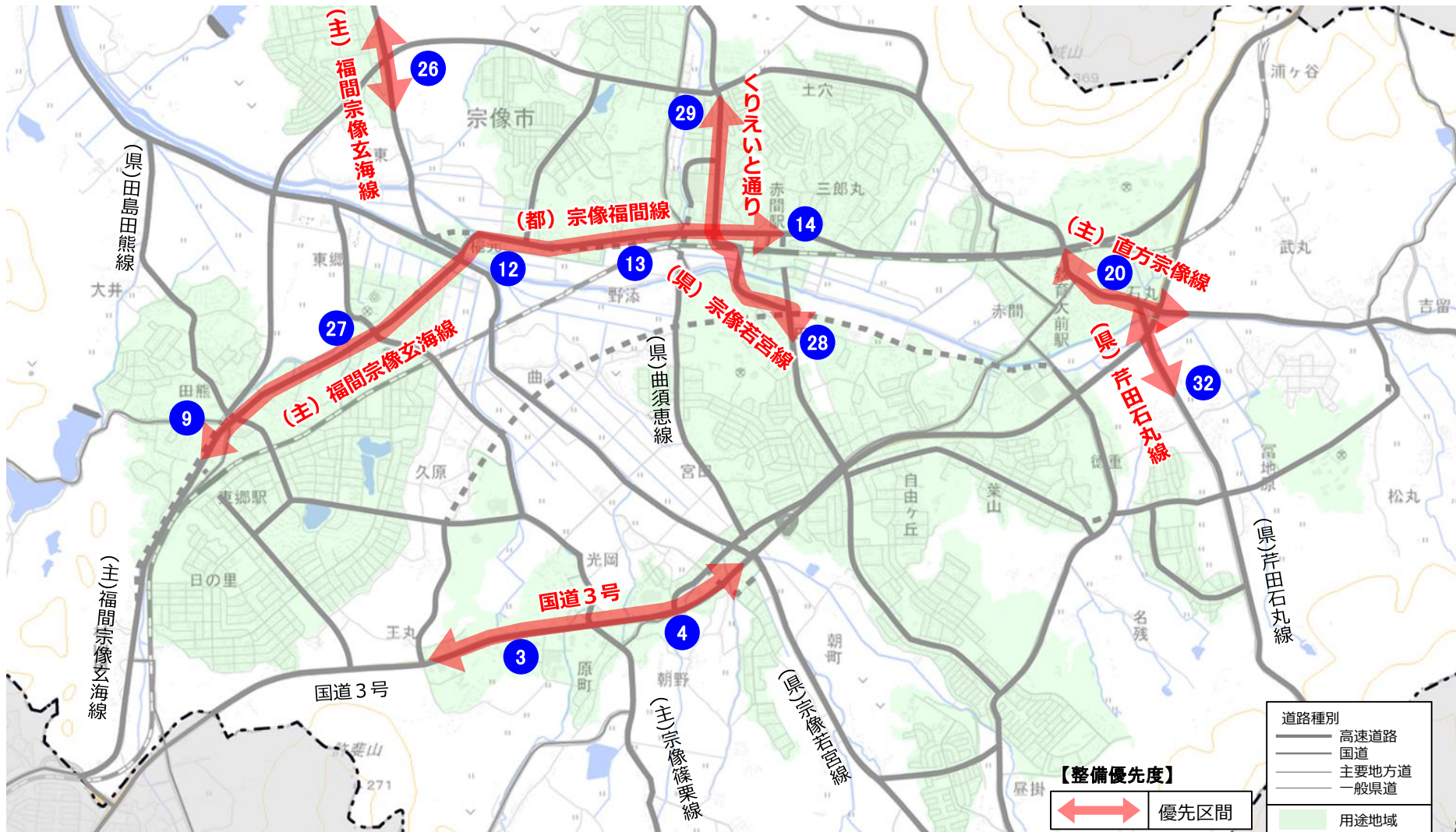


1. 第3回策定委員会の振り返り

1-1. 前回委員会の概要

(1) 幹線道路網の整備計画案〔④整備優先度が高い区間の施策案〕

○整備優先度が高い路線・区間として下図に示す区間を抽出。



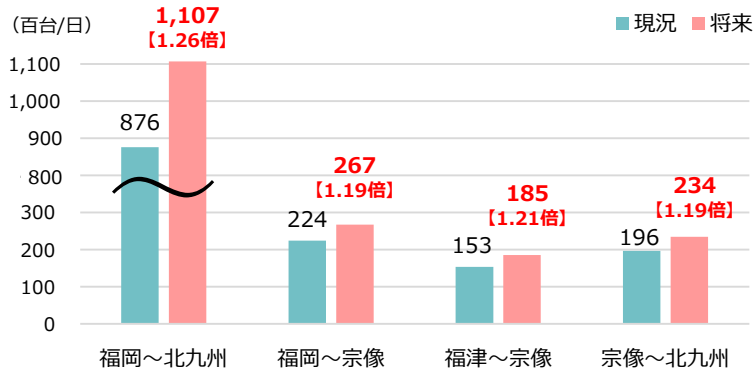
1-1. 前回委員会の概要

(1) 幹線道路網の整備計画案〔⑤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

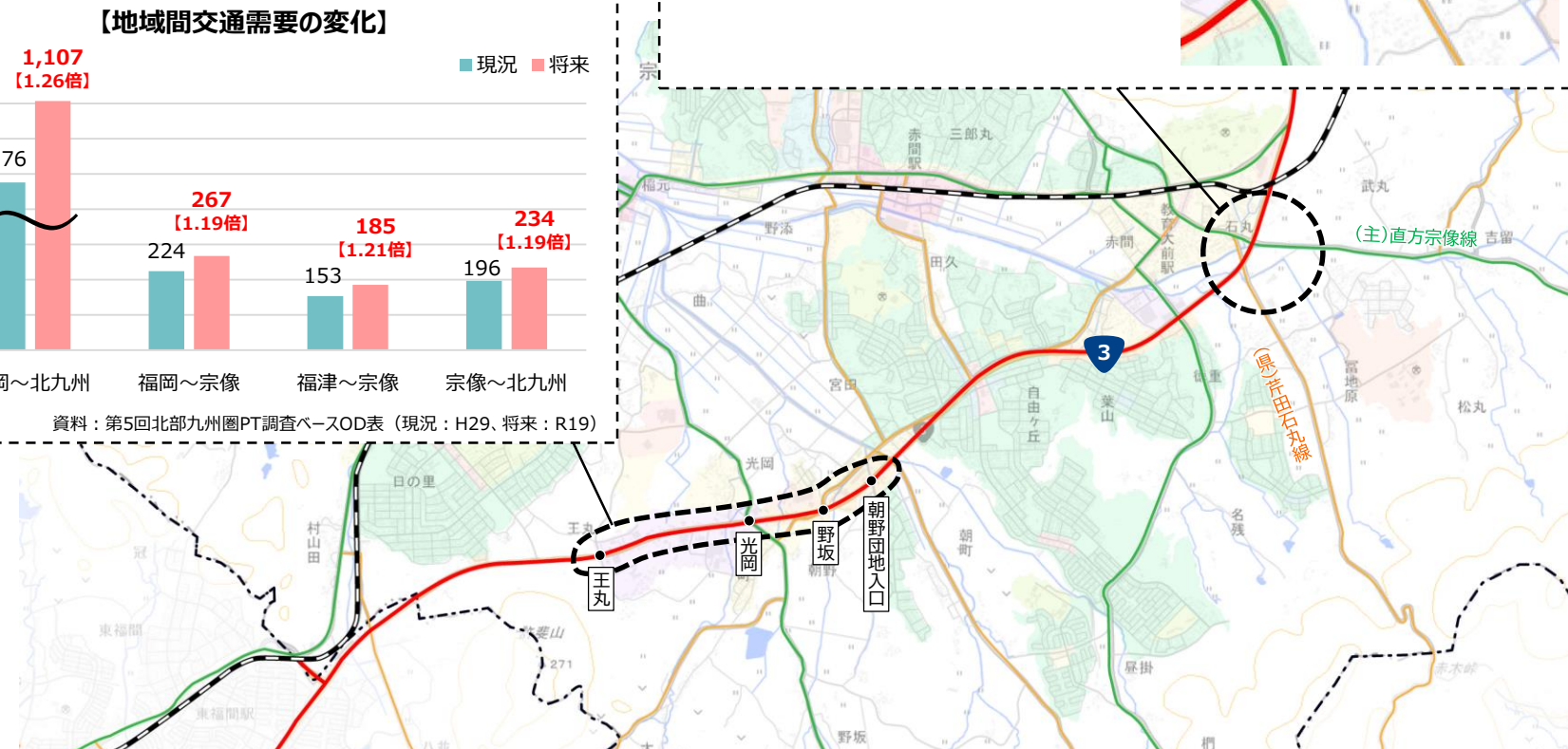
【地域間交通需要の変化】



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



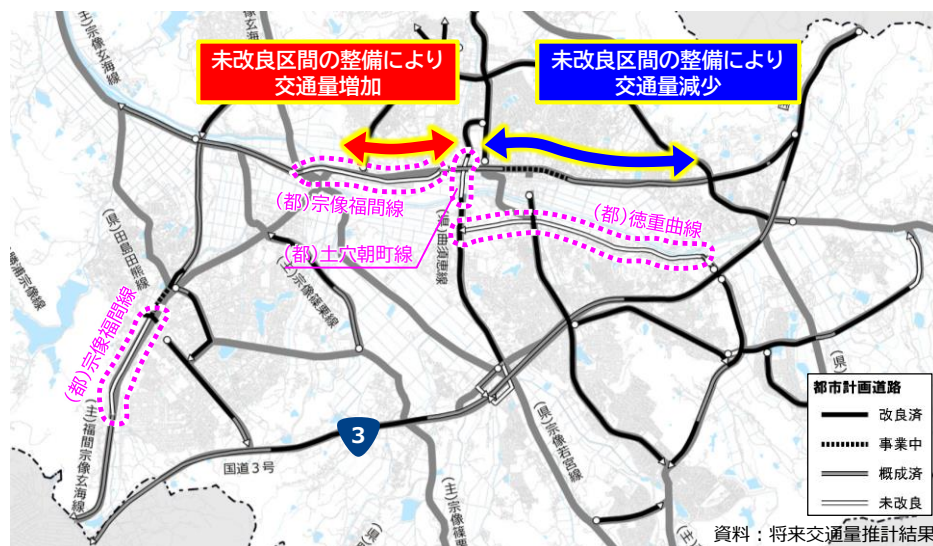
1-1. 前回委員会の概要

(1) 幹線道路網の整備計画案〔⑥旧国道3号への対応〕

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**

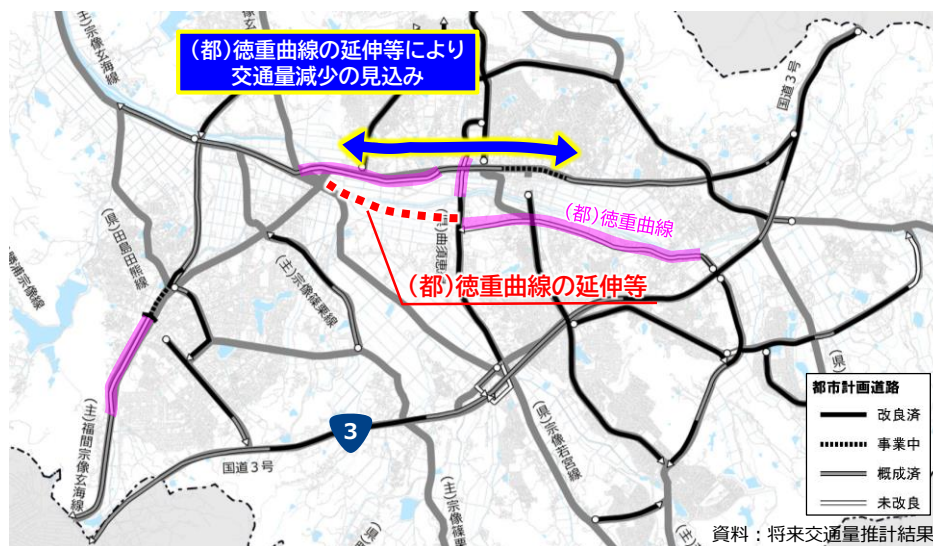
⇒旧国道3号に並行する(都)徳重曲線の整備により、**旧国道3号の交通分散が一部見込まれるが、課題解消には至らない**



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



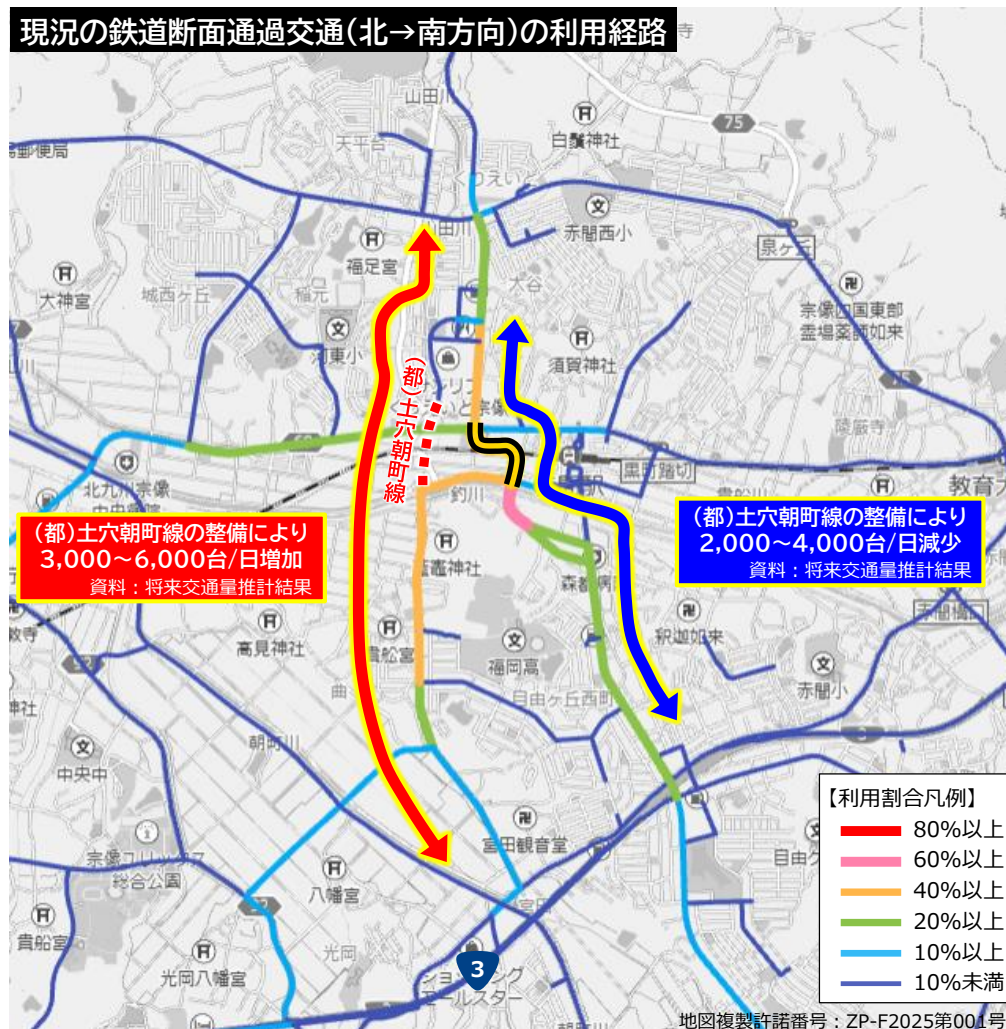
1-1. 前回委員会の概要

(1) 幹線道路網の整備計画案〔⑦くりえいと通り～(県)宗像若宮線への対応〕

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



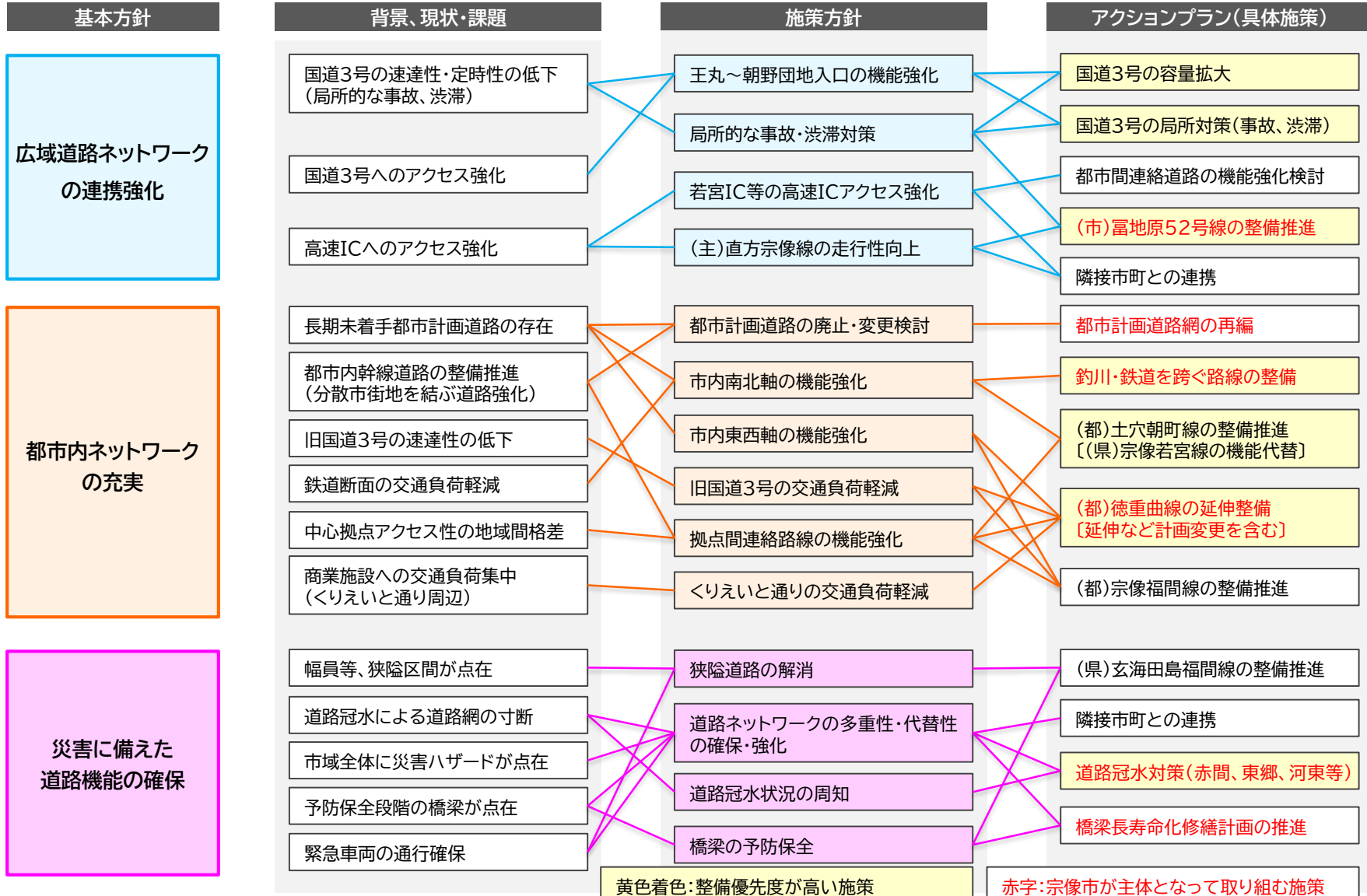
※Hondaカープロープデータより集計 (R6.10データ)
※利用割合1%以上を表示

1-1. 前回委員会の概要

(1) 幹線道路網の整備計画案〔⑧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)



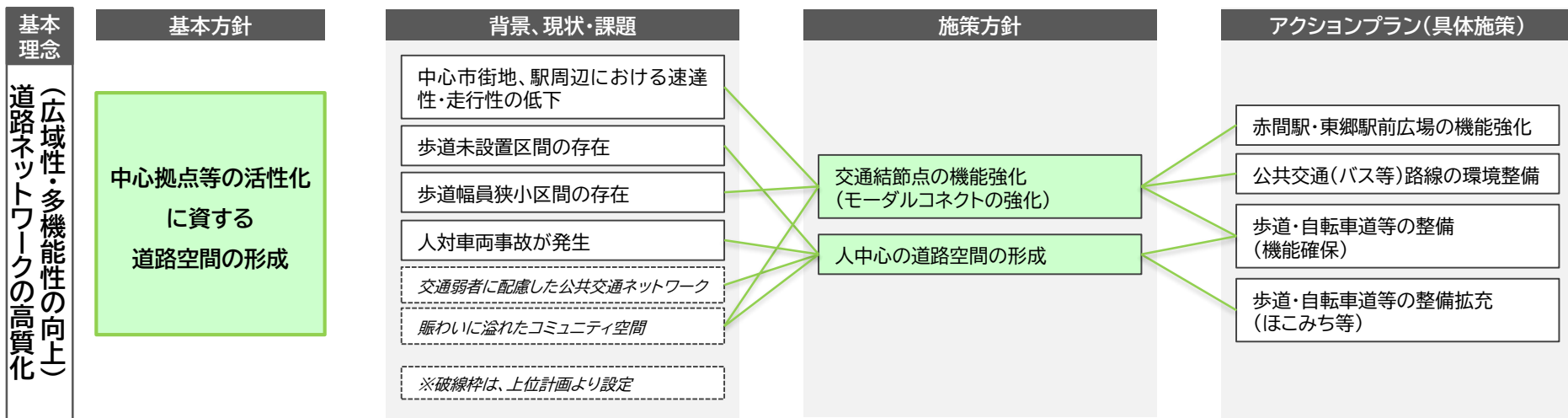
黄色着色:整備優先度が高い施策

赤字:宗像市が主体となって取り組む施策

1-1. 前回委員会の概要

(2) 中心拠点等の整備計画案

- 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



1-1. 前回委員会の概要 (3) モニタリング指標の設定

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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・(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	
	歩行者・自転車の利用環境の構築	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)

1-2. 前回委員会での主なご意見と回答

項目	ご意見の概要	前回会議での回答	2章で再整理
幹線道路網について	<ul style="list-style-type: none"> 隣接自治体の幹線道路網と本計画における幹線道路網（案）に不整合が生じている箇所があるため、確認すること。 （県道野間須恵線の取扱いが岡垣町と不整合等） 	<p>隣接市町へ確認を行います。</p>	<p>2-1</p>
本計画における拠点	<ul style="list-style-type: none"> 防災拠点である「宗像ユリックス」は、本計画の拠点として位置づけてはどうか。 	<p>宗像ユリックスは、臨時ヘリポートなどの機能も有しており、防災面において本計画における幹線道路が接続すべき拠点として考慮済です。なお、本計画における「拠点」は、上位計画である都市計画マスタープランで位置づけられている「中心拠点：赤間駅周辺」、あるいは「拠点：東郷駅周辺、市役所周辺」と定義しています。</p>	<p>—</p>
交通課題について	<ul style="list-style-type: none"> 旧国道3号の混雑要因は交通量だけの問題か？ 	<p>交通量は大きな要因の1つですが、信号や沿道出入などが複合的に関係しているものと推察されます。 ETC2.0データを活用できた場合、流動特性（利用経路等）から交通課題を整理したいと考えています。</p>	<p>2-2</p>
	<ul style="list-style-type: none"> 事故の発生要因を精査し、道路構造に課題がある箇所・区間等については、具体施策（アクションプラン）実施の際に合わせて改善する様に検討して欲しい。 	<p>ETC2.0データを活用できた場合、急ブレーキ多発箇所や事故要因の分析などが可能となる見込みです。</p>	<p>2-3</p>
幹線道路網の整備優先度について	<ul style="list-style-type: none"> 道路冠水等の災害リスクが潜む区間でありながら、整備優先度が高くない区間がみられる。当該区間については、当面は整備しない方向性か？ 	<p>道路冠水は「雨に強いまちづくりビジョン」で示す目標整備水準に基づく施設整備を実施することを前提としています。その旨を「計画書」に明記致します。</p>	<p>2-4</p>
	<ul style="list-style-type: none"> 市役所～宗像ユリックス間（区間25）は、「基本方針への寄与度」が高い一方で、「整備緊急度」は0（ゼロ）と低い。非常時の利用を想定すると、優先度は高い様に思う。 	<p>市役所～宗像ユリックス間の交通課題を再度精査します。</p>	<p>2-5</p>

1-2. 前回委員会での主なご意見と回答

項目	ご意見の概要	前回会議での回答	2章で再整理
幹線道路網の整備計画案について	<ul style="list-style-type: none"> 整備計画（案）に示す施策（アクションプラン）は、今後10年間での完了を目指しているのか？それとも、10年のうちに着手するということか？ 	<p>法的手続きや財政的な制約があるものの、今後10年での完了を目指します。</p>	—
本計画の計画期間・目標年次	<ul style="list-style-type: none"> モニタリング指標は20年間継続し、アクションプランは10年後に見直し・再設定を行うものということで良いか？ 	<p>本計画の計画期間は20年であり、モニタリング指標は計画期間全体を通したものです。アクションプランは、前期10年分を設定し、10年後に後期分を再設定するものです。その旨を「計画書」に明記致します。</p>	—
モニタリング指標について	<ul style="list-style-type: none"> 「目標値設定の考え方」として、令和3年度全国道路・街路交通情勢調査における平均速度が示されているが、コロナ禍であるため、平成27年度調査結果も踏まえて目標値の妥当性を確認すること。 	<p>平成27年度全国道路・街路交通情勢調査の結果についても確認を行い、必要に応じて目標値を精査致します。</p>	2-6
	<ul style="list-style-type: none"> 「橋梁長寿命化修繕計画の進捗率」の指標の考え方・意味は、「事後保全から予防保全への転換・移行」等の表現でも良いと思う。 	<p>ご指摘のとおり、表現を修正致します。</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> 「KPI」という表現はあまり馴染みがないため、使用是非について検討して欲しい。 	<p>「KPI」と表現している箇所は、「モニタリング指標」に統一致します。</p>	
道路整備のあり方・留意点	<ul style="list-style-type: none"> 宗像市では「日本風景街道」など、歴史資源を活かした地域の自発的な取組があるので、本計画にも記載してはどうか？ 	<p>「日本風景街道」、「歴史的風致維持向上計画」についても、「計画書」中での記載を検討します。</p>	—
	<ul style="list-style-type: none"> 隣接市町では、サイクリングロードとしての整備に取り組んでいるところもあるが、本計画においてもサイクリングロードや自転車道に関する内容が記載されるのか？ 	<p>宗像市では「自転車ネットワーク計画」を策定しておらず、現時点で具体的な整備に言及することは難しい状況です。ただし、将来的に自転車道や自転車通行帯を整備する場合の検討の方向性や指針等について「計画書」中での記載を検討します。</p>	—

2-1. 幹線道路網 : 隣接市町における幹線道路網との整合性確認

- 本計画では、岡垣町都市計画マスタープランにおける地域交通幹線軸が対象外となっている。
⇒ 岡垣町へ確認を行った結果、都市計画マスタープラン見直しの時期に改めて協議・調整を行うものとし、現時点では、**前回委員会資料で提示した幹線道路網を変更しないこととした。**

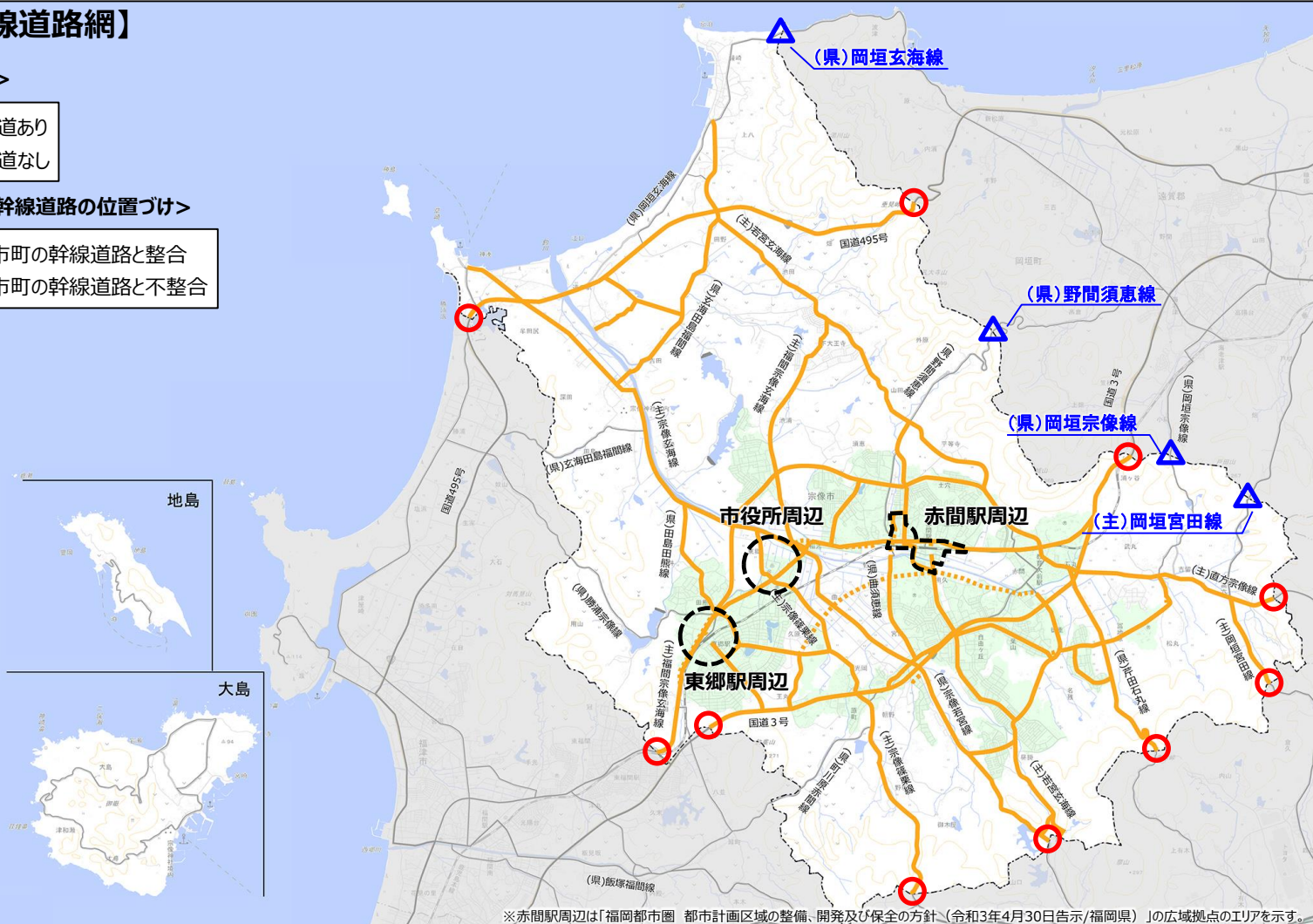
【宗像市幹線道路網】

<幹線道路網>

- : 現道あり
- ⋯ : 現道なし

<市境界部の幹線道路の位置づけ>

- : 隣接市町の幹線道路と整合
- △ : 隣接市町の幹線道路と不整合



※赤間駅周辺は「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/福岡県）」の広域拠点のエリアを示す。

【参考】福津市：第2次福津市都市計画マスタープラン

第2次
福津市都市計画マスタープラン

平成30年3月
令和4年10月改訂
福津市

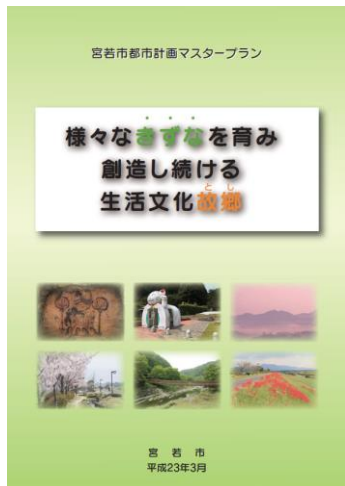


拠点		中心拠点
		地域拠点
資源等		観光交流スポット
		水と緑とのふれあいスポット
		シンボリックな自然
骨格		道路交通の骨格軸
ゾーン区分		市街地・沿道ゾーン
		商業・業務ゾーン
		観光交流ゾーン
		農業・田園ゾーン
		山林ゾーン
		海岸ゾーン
		道
		水
		面

<市境界部の幹線道路の位置づけ>

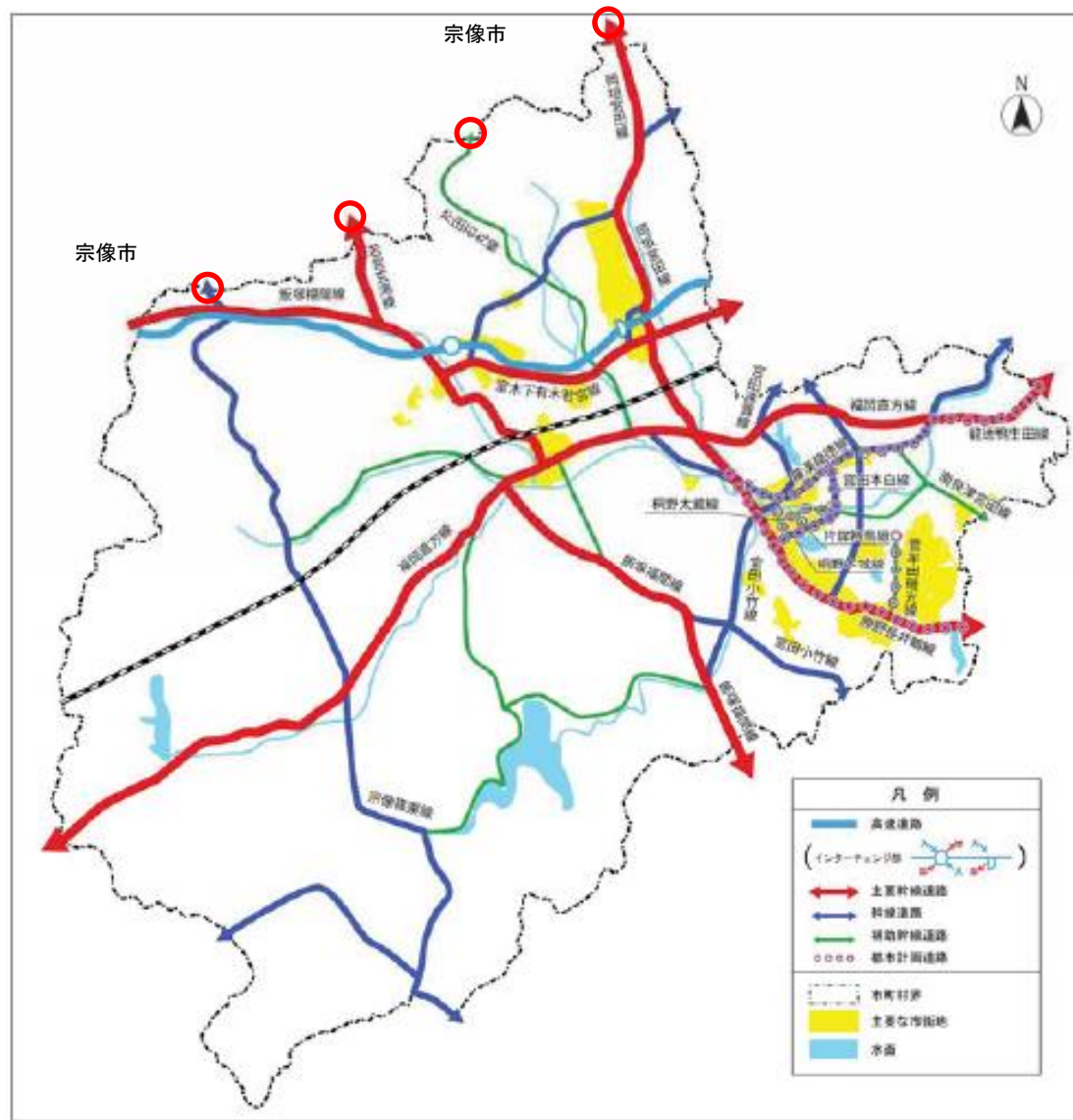
- : 宗像市の幹線道路と整合
- : 宗像市の幹線道路と不整合

【参考】宮若市：宮若市都市計画マスタープラン



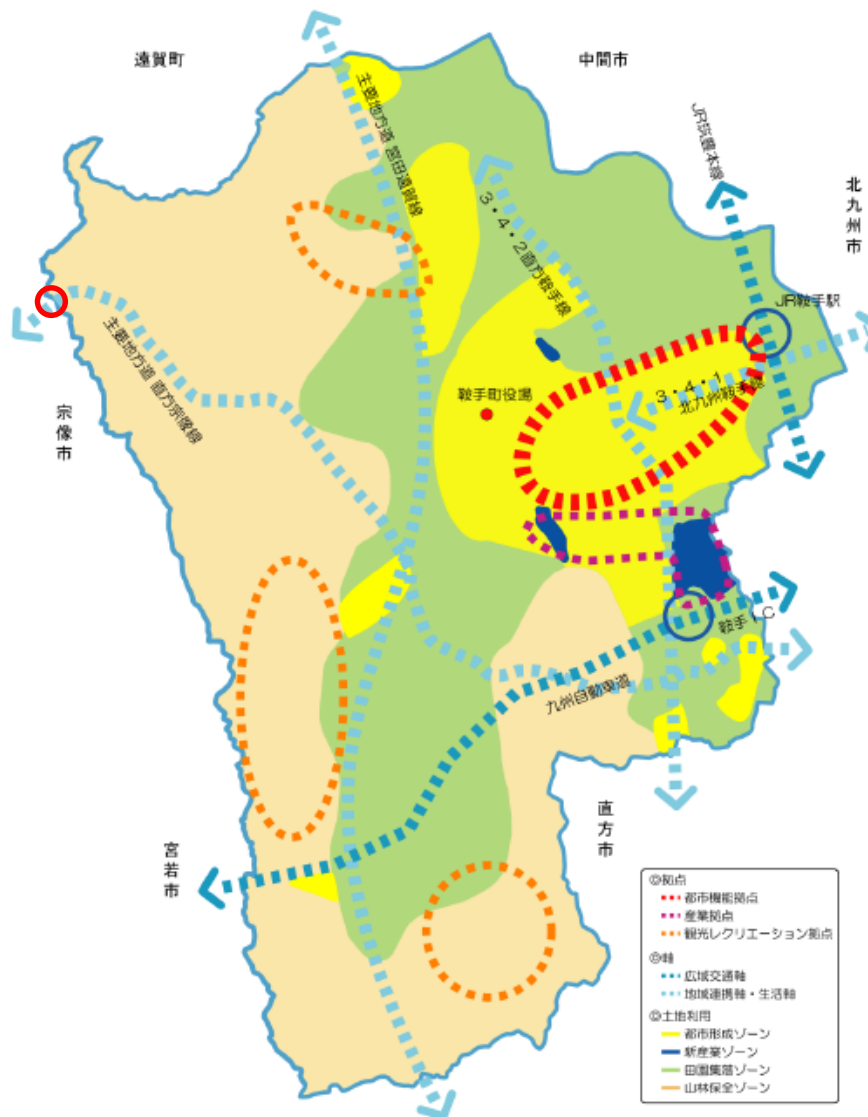
<市境界部の幹線道路の位置づけ>

- : 宗像市の幹線道路と整合
- △ : 宗像市の幹線道路と不整合



▲道路の整備方針

【参考】鞍手町：鞍手町都市計画マスタープラン



<市境界部の幹線道路の位置づけ>

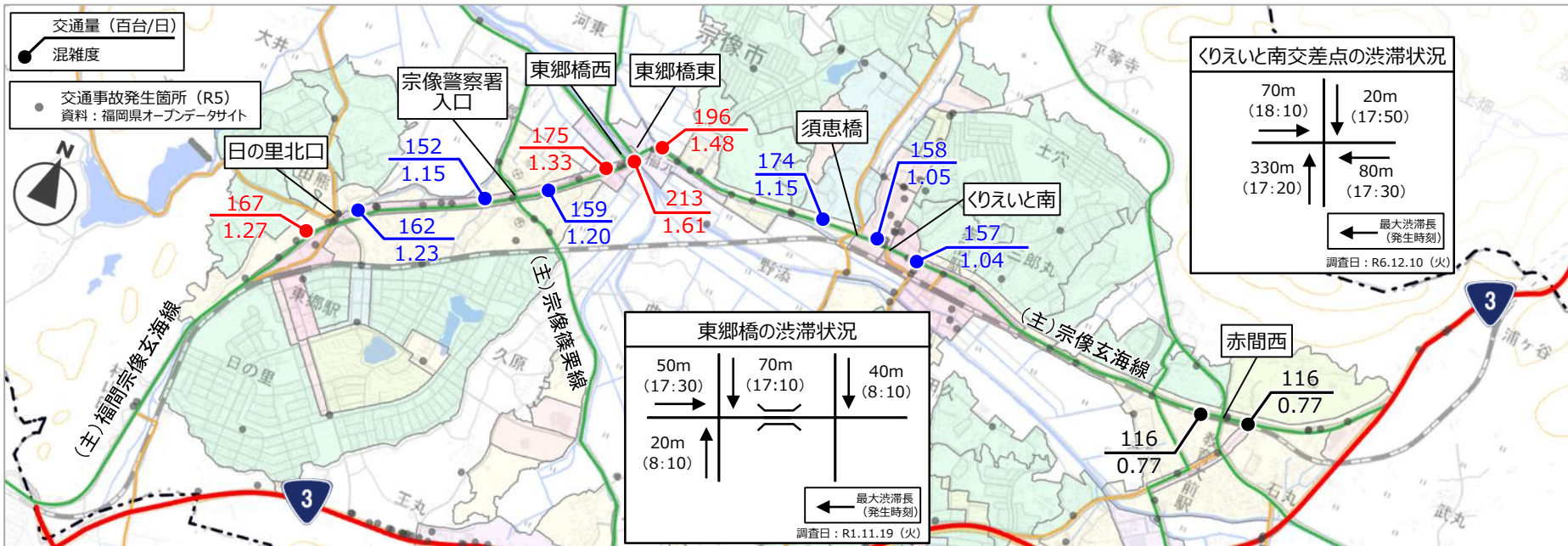
- : 宗像市の幹線道路と整合
- △ : 宗像市の幹線道路と不整合

▲将来都市構造

2-2. 交通課題：旧国道3号の混雑要因

(1) 交通量と混雑度

- 旧国道3号の交通量は116～213百台/日であり、日の里北口～くりえいと南交差点間の混雑度は1.0を超過。
- 2車線道路の平均的な交通容量は100百台/日前後であり、過度な交通集中が大きな混雑要因と言える。



交通量調査日: 宗像警察署入口はH30.9.5 (水)、東郷橋西、東郷橋東はR1.11.19 (火)、その他はR6.12.10 (火)

■2車線道路の交通容量 (福岡県内)

道路種別	沿道状況				計
	DID地区	その他市街部	平地部	山地部	
一般国道	11,400	12,200	12,200	7,700	11,200
主要地方道	10,700	9,700	10,200	8,000	9,800
一般県道	10,600	10,400	9,300	9,400	9,900
指定市の一般市道	13,100	—	11,600	—	12,900
計	11,100	10,900	10,600	8,200	10,300

出典: 「令和3年度全国道路・街路交通情勢調査」より、「自専道」「非観測」を除き集計

■混雑度の解釈

混雑度	交通状況の推定
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

2-2. 交通課題：旧国道3号の混雑要因

(2)交通容量の影響要因

○交通容量に影響を及ぼす要因は下表に示すとおりであり、多岐にわたる要因が想定される。このうち、旧国道3号の信号制御（配置間隔）、付加車線（右折レーン）、車線幅員（バスカット）について後述・整理する。

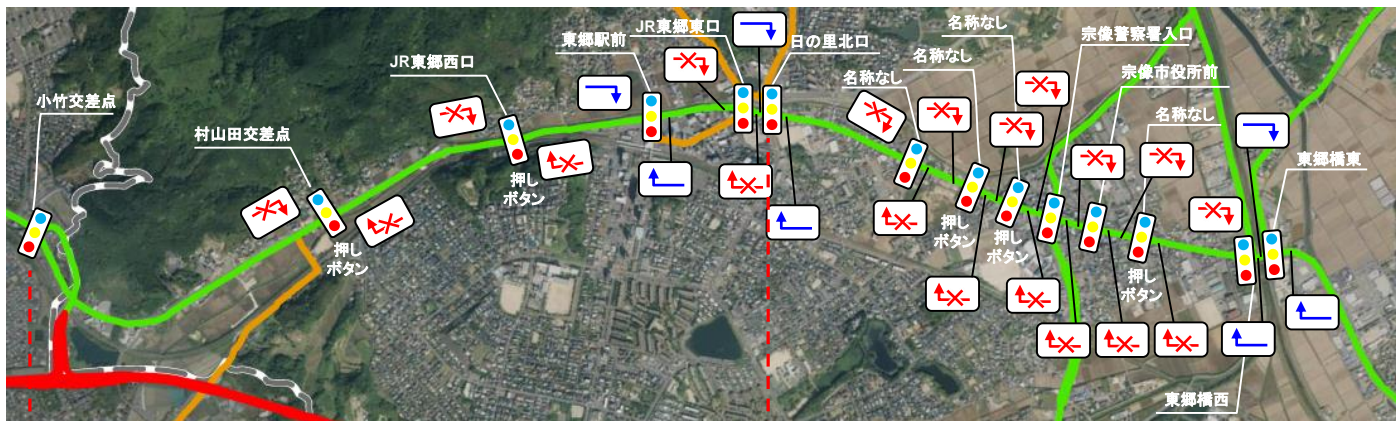
■交通容量の影響要因（出典：「道路の交通容量」（令和7年7月）公益社団法人日本道路協会より抜粋整理）

影響要因	各要因の概要
道路要因	<p>交通容量に影響を及ぼす要因のうち、道路の物理的形状により生じるものであり、道路構造を変更しない限り不変のもの ①車線数、②出入制限の有無、③車線幅員、④側方余裕幅、⑤路面状態、⑥平面線形、⑦縦断線形、 ⑧トンネル、⑨付加車線・登坂車線・織込み車線 車線と側方余裕幅が標準以下になると、標準幅員で達成できる交通容量よりも恒久的に低くなる。 車線や路肩を閉鎖または狭めた路上工事区間や交通事故などの突発事象は、道路の交通容量を一時的に低下させる。</p>
交通要因	<p>道路上の交通の質に基づく要因であり、場所や時間により変化するもの ①大型車、②動力付き二輪車・自転車、③車線分布、④対向車、⑤交差点での右左折車、⑥横断歩行者、 ⑦日常的な道路利用者の割合 このほか、車両性能（加速性能、減速性能、登坂性能）や個々の運手者の運転技量、安全感覚、速度感覚、その道路の経験度およびこれらの均質性なども交通要因と考えられる。</p>
制御要因	<p>道路に適用される交通規制や、交差点の交通制御の種類（無信号交差点における一時停止制御、ラウンドアバウトにおける環境優先制御、信号制御）、信号機で通行権が割り当てられる青時間長などが含まれる。 <交差点>：①一時停止、優先道路、②指定方向外進行禁止、③進行方向別通行区分、④一方通行 <単路部>：①専用通行帯、優先通行帯（バスレーン、自転車レーン等）、②停止禁止部分（消防署出入口等） ②時間制限駐車区間（パーキングメーター、パーキングチケット） <周辺部>：生活ゾーン規制、大型車の通行に関する迂回措置や制限 など</p>
その他の要因	<p>上記のほかに、気象や明るさの条件等の外的要因や、沿道利用に起因する要因</p>

2-2. 交通課題：旧国道3号の混雑要因

(2)交通容量の影響要因(①信号交差点密度、②右折レーンの設置有無)

- 日の里北口～くりえいと南～城山交差点間の信号交差点密度は3箇所/km以上と交差点が多い。
- また、右折レーンが設定されていない交差点もあり、交通容量の低下に繋がっている。



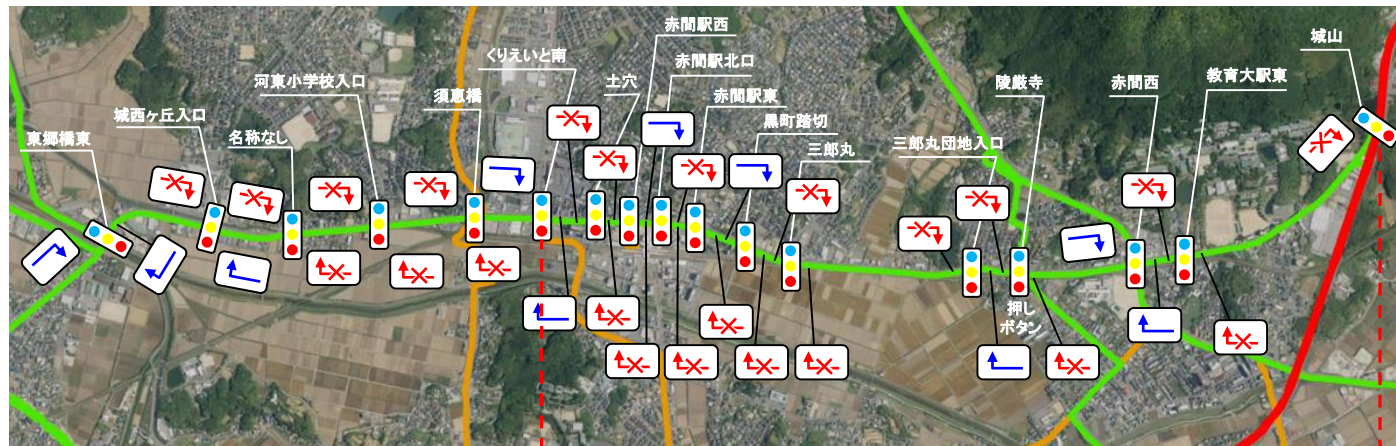
信号交差点：5箇所、延長：3.0km
 信号交差点密度：1.7箇所/km

信号交差点：13箇所、延長：3.6km
 信号交差点密度：3.6箇所/km



■交差点数の多少の判断

「交差点が多い」とは、交差道路の交通量、信号現示の比率、現示方式等によって大きく異なるため、基準値を示すのは困難であり、個々に判断すべきものであるが、ごくおおまかには、信号交差点と非優先交差点の密度が**おおむね2~3箇所/km以上**といったところである。

出典：「道路構造令の解説と運用」
 (令和3年3月) P203



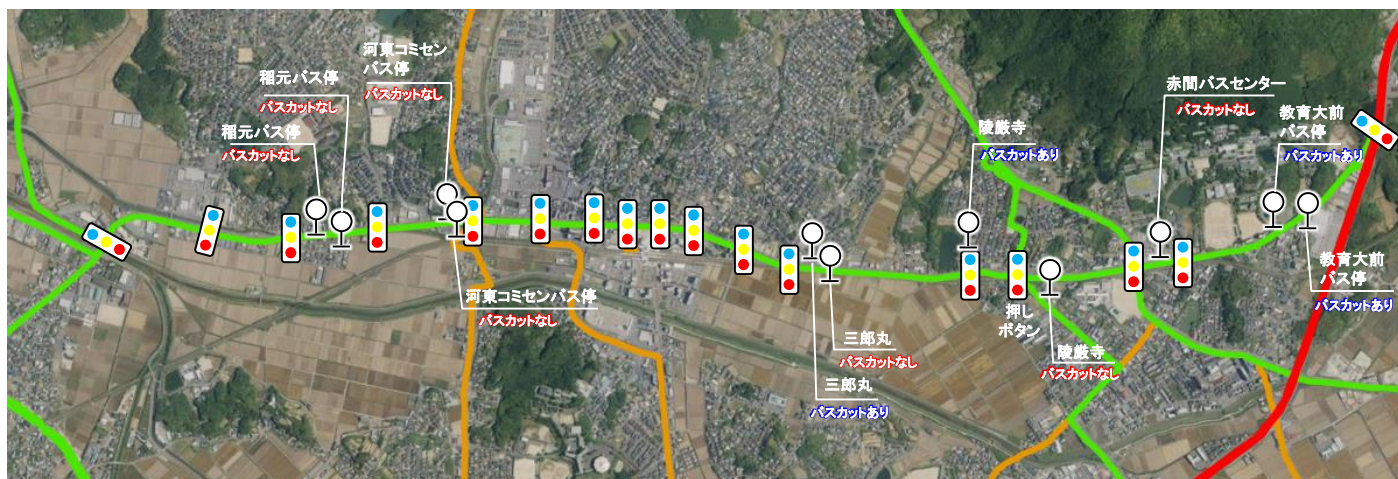
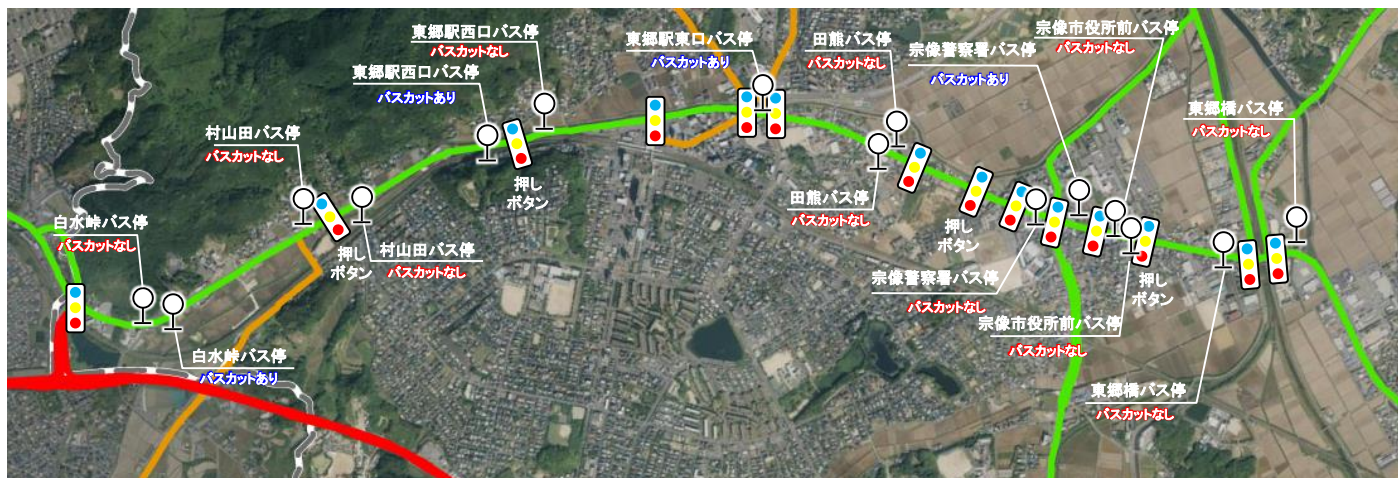
信号交差点：11箇所、延長：3.4km
 信号交差点密度：3.2箇所/km

-  右折レーンあり
-  右折レーンなし

2-2. 交通課題 : 旧国道3号の混雑要因

(2)交通容量の影響要因(③バス停・バスカットの設置状況)

○旧国道3号上のバス停の多くはバスカットが設置されておらず、安全かつ快適なバス乗降や後続車両の容易な追い越しに影響を及ぼすことが懸念される。



2-2. 交通課題：旧国道3号の混雑要因

(2)交通容量の影響要因(道路交通センサスの交通容量算定方法に基づく補正率)

①信号交差点による補正率

- 信号交差点が多い区間では、信号交差点による影響だけで、交通容量が標準的な道路に比べて0.82～0.84倍と約2割も低下。

信号交差点による補正率は、2車線道路、4車線以上の道路別に行う。

(i) 2車線道路

信号交差点による補正率は、信号交差点密度 D' より次式を用い求める。

$$\gamma f = \begin{cases} 1.0 - 0.05D' & (0 \leq D' < 4) \\ 0.8 & (4 \leq D') \end{cases}$$

ここに、

$$D' = \frac{\text{信号交差点数}}{\text{道路状況調査単位区間延長}} \quad (\text{箇所/km})$$

ただし、道路状況調査単位区間延長が0.0km(50m未満)の場合は、信号交差点数より以下のとおり設定する。

$$\gamma f = \begin{cases} 1.0 & (\text{信号交差点数が0}) \\ 0.8 & (\text{信号交差点数が1以上：} 4 \leq D' \text{に該当}) \end{cases}$$

◀ 次頁に続く ▶

①日の里北口～くりえいと南交差点間の場合

・信号交差点密度：3.6箇所/km ⇒ **補正率：0.82**

②くりえいと南～城山交差点間の場合

・信号交差点密度：3.2箇所/km ⇒ **補正率：0.84**

②その他補正率

- 道路交通センサスでは、算定した容量が実際の道路の状況と比べて差が著しい場合は、下表から最も影響を与える項目1つの修正係数を乗じることがある。

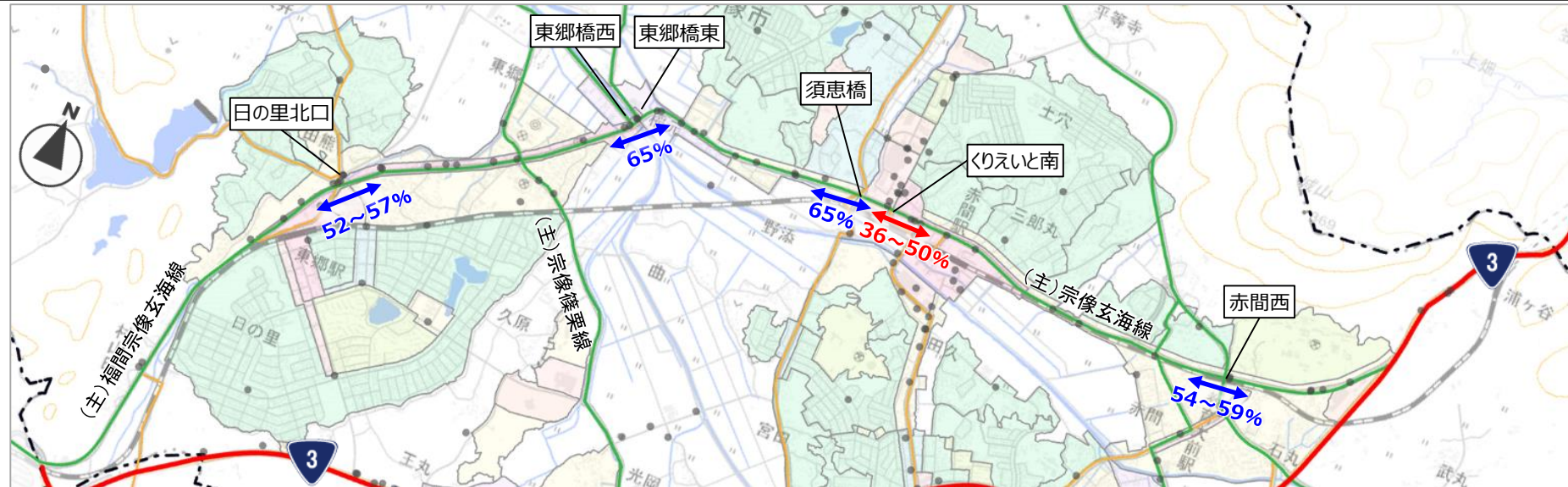
表 修正係数一覧

修正コード	項目	修正係数	備考
1	2方向1車線道路の容量が過少に評価されている。	☆	修正係数の算定が必要な項目(次頁参照)。
2	4車線道路で車線構成が変則(3車と1車)である容量が過少に算定されている。	2.00	リバーシブルレーンは除く。
3	山地部であるが登坂車線がある。	1.85	
4	駐車により実質車線数が減少する。	0.65	2列駐車等、駐車状況が著しい区間。
5	踏切の補正が少ない。	0.65	ピーク時の遮断時間が特に長い等の区間に限る。
6	軌道の補正が少ない。	0.70	軌道敷内通行不可の区間。通行可であっても著しい影響があるときは修正してもよい。
7	大型店舗、商店街、工場等の出入り交通が多い。	0.70	
8	市街地の交差する(細)街路の出入り交通の影響が大きい。	0.75	
9	バス停やタクシー乗場による影響。	0.65	沿道出入交通やバス停、右折レーン等の影響で0.65～0.85倍の容量低下
10	自専道的な道路の補正が十分でない。	2.00	
11	バス専用レーンの補正が十分でない。	0.70	
12	代表交差点が三差路や五差路であって混雑する。	0.65	
13	右折専用レーンの滞留長が短いので直進車に影響する。	0.85	
14	感应式や押ボタン式信号のため青時間が不規則である。	1.35	車の流れはよい。
15	系統信号化、総量規制信号なので流れはよい。	0.65	混雑している。
16	右折車両が多いので直進車が影響を受ける。	1.80	
17	車種別走行規制を行っている。	0.70	
18	区間の中に代表断面と異なるところがある。	0.85	バス専用レーンは除く。
19		2.80	広幅員がある場合。
20		0.65	狭幅員がある場合。

2-2. 交通課題：旧国道3号の混雑要因

【参考】旧国道3号(東西方向)の青時間比※

○旧国道3号の東西方向の青時間比は概ね50%以上を確保しているが、くりえいと南交差点では従道路側の交通処理に青時間を割く必要があり、青時間比は最小で36%と容量低下の一因と考えられる。



■旧国道3号の青時間比 (=東西方向の青時間の秒数/信号サイクル長)

時間帯	日の里北口	東郷橋西	東郷橋東	須恵橋	くりえいと南	赤間西
午前	7時台	72/130=55%	—	—	85/130=65%	60/110=55%
	8時台	68/130=52%	—	—	85/130=65%	60/110=55%
	9時台	72/131=55%	—	—	85/130=65%	59/100=59%
午後	16時台	70/130=54%	85/130=65%	85/130=65%	85/130=65%	55/127=43%
	17時台	71/130=55%	85/130=65%	85/130=65%	85/130=65%	50/130=38%
	18時台	71/125=57%	85/130=65%	85/130=65%	85/130=65%	47/130=36%
観測日	R6.12.10 (火)	R7.7.30 (水)		R6.12.10 (火)		

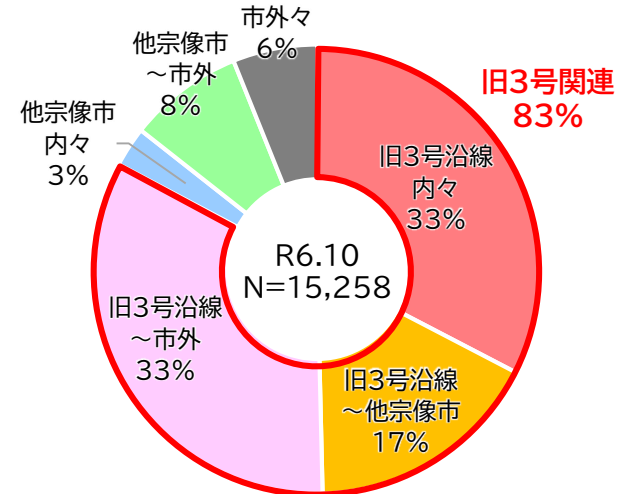
※「道路交通センサスにおける交通容量算定方法」では、2車線道路の場合は交差点密度、多車線道路の場合は代表交差点の青時間比等を用いて「信号交差点による補正率」を設定する。27

2-2. 交通課題：旧国道3号の混雑要因

(3) 利用交通特性

- 旧国道3号（東郷橋～須恵橋間）を利用する交通の8割以上が旧国道3号沿線に発着しており、旧3号自体が移動の目的地となっている。
- また、約3割の交通は、旧国道3号沿線内々での動きとなっているため、旧国道3号を走行せざるを得ない交通と判断できる。

【旧国道3号利用交通の発着地内訳】



※旧3号沿線：旧3号から概ね500mの範囲
 ※他宗像市：旧3号沿線を除く宗像市

【発着地分布】

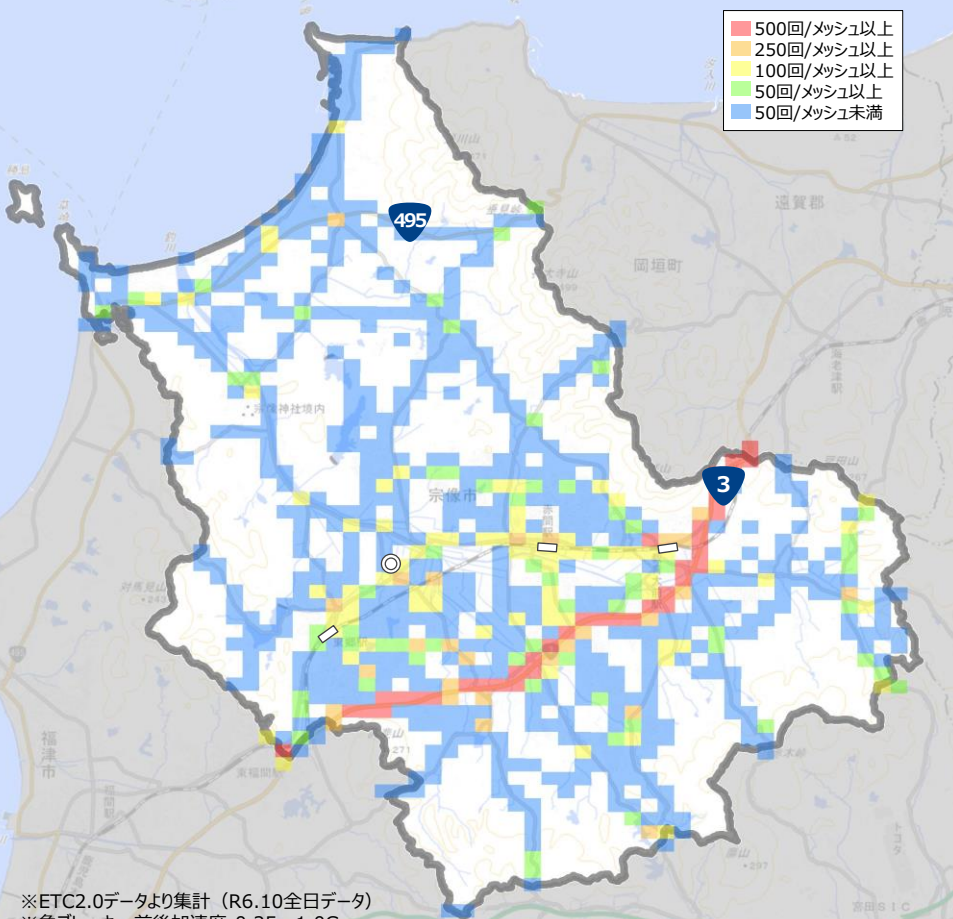


2-3. 交通課題 : ETC2.0データを活用した事故リスクの把握

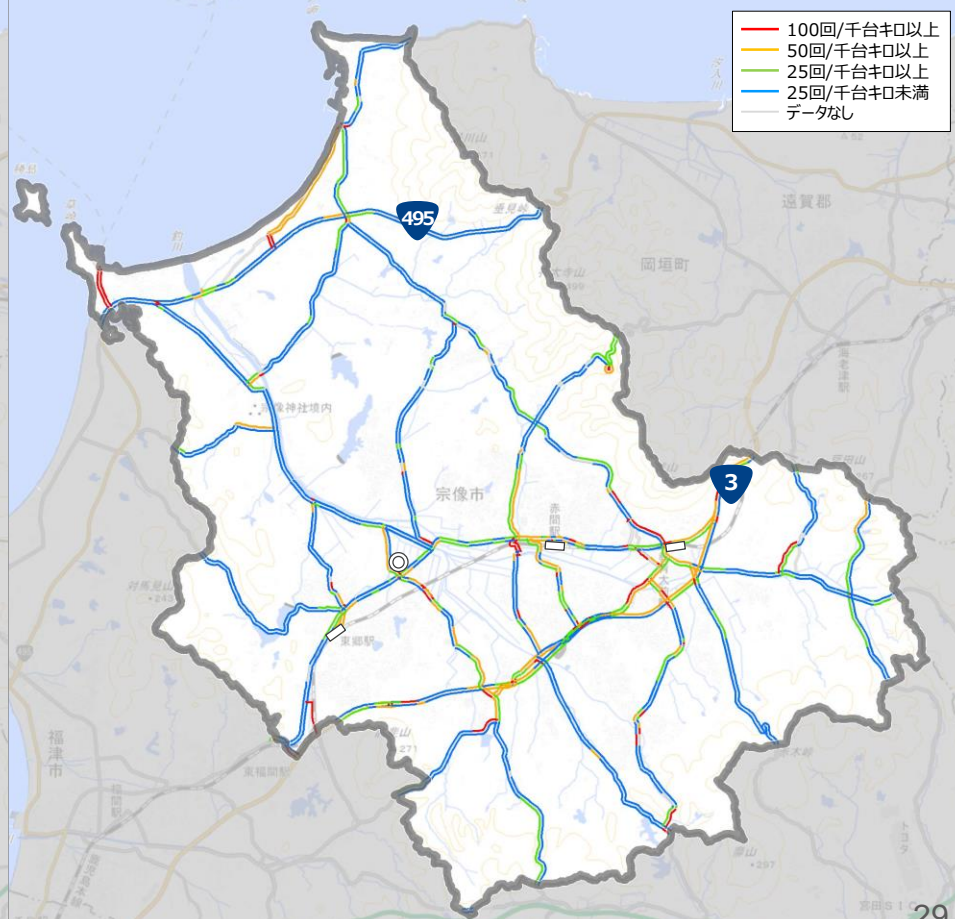
(1) 急ブレーキ発生頻度

- 潜在的な事故危険箇所として、「急ブレーキ」の発生状況を確認。
- 交通量の多い国道3号・旧国道3号、これらをつなぐ南北路線、国道3号・旧国道3号へのアクセス部等で急ブレーキが多く発生。

急ブレーキの発生状況(密度:250m四方メッシュ当たり回数)



急ブレーキの発生状況(走行台キロ当たりの発生回数)



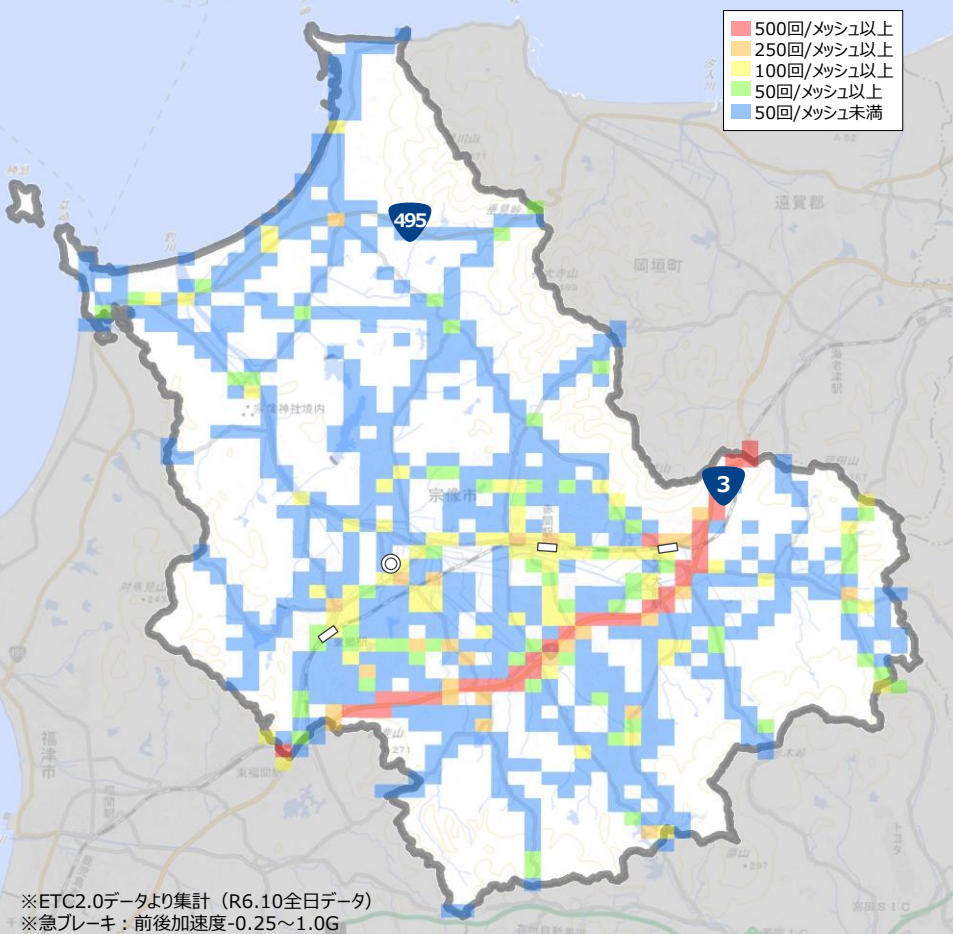
※ETC2.0データより集計 (R6.10全日データ)
※急ブレーキ: 前後加速度-0.25~1.0G

2-3. 交通課題 : ETC2.0データを活用した事故リスクの把握

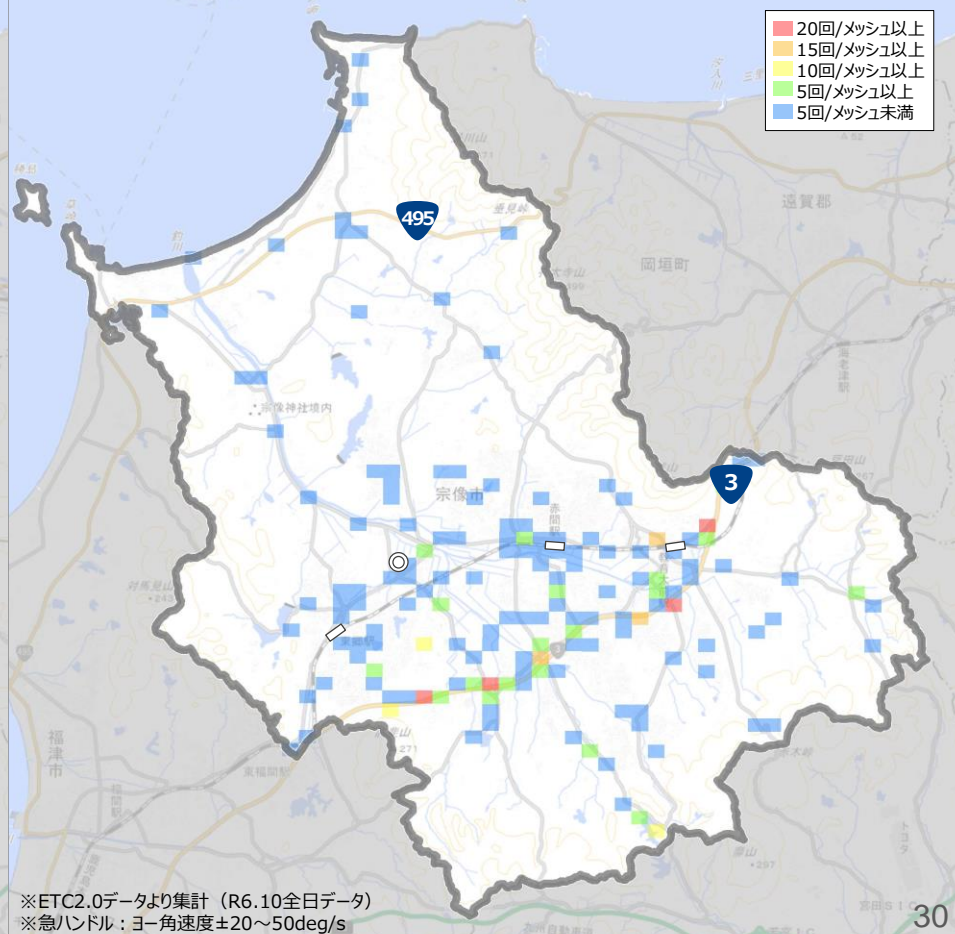
【参考】急ハンドル発生状況

- 潜在的な事故危険箇所として、「急ハンドル」の発生状況を確認。
- 交通量の多い国道3号の交差点部を中心に発生しているが、急ブレーキに比べると発生数は大幅に少ない。

急ブレーキの発生状況(密度:250m四方メッシュ当たり回数)



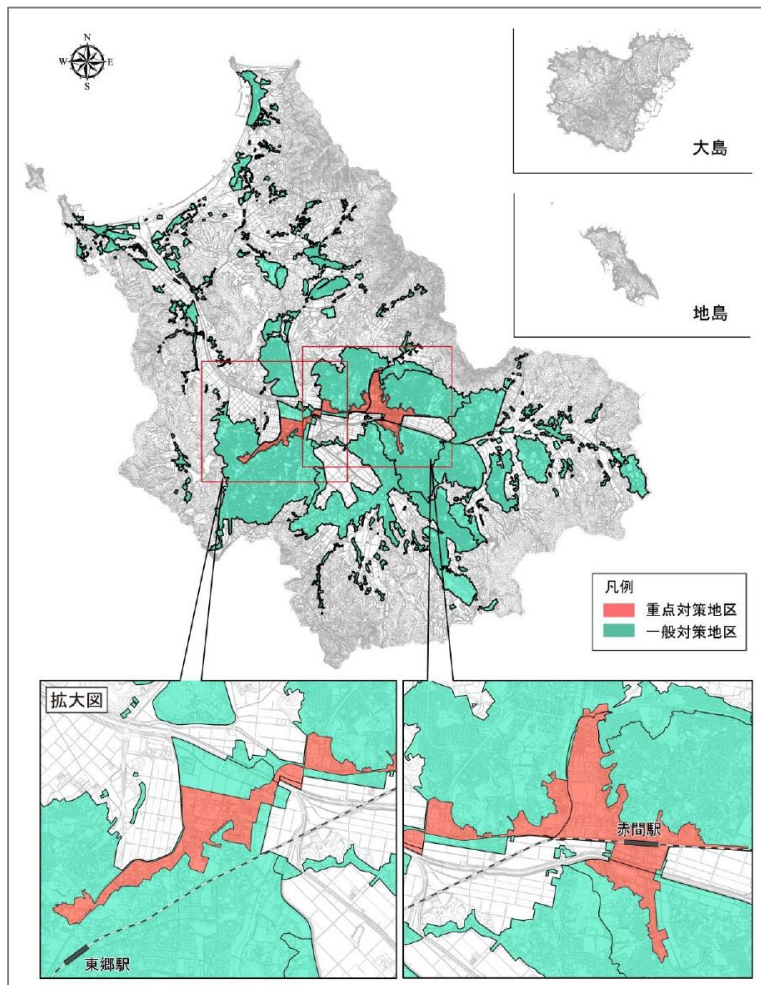
急ハンドルの発生状況(密度:250m四方メッシュ当たり回数)



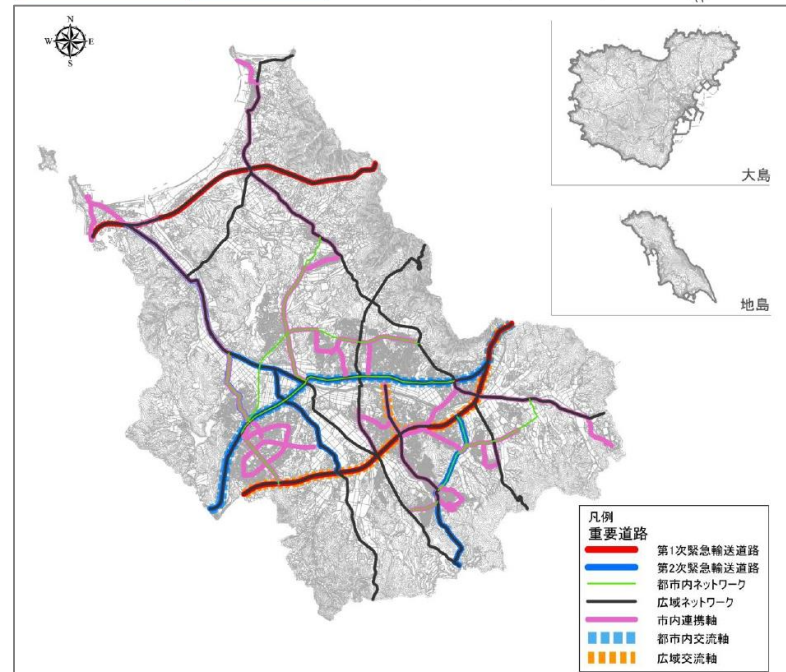
2-4. 整備優先度：災害リスク区間に対する個別計画との整合

(1) 道路冠水：雨に強いまちづくりビジョン(令和6年3月)

- 「雨に強いまちづくりビジョン」では、重点対策地区の段階的な整備（浸水対策）を計画的に進めている。
- 旧国道3号など、本計画と「雨にも強いまちづくりビジョン」の両計画に位置付けられている路線・区間については、個々の計画における整備計画に準じて対策を進めていくものとする。



整備期間		現在	当面 R6(2024)~ R10(2026)	中期 R11(2029)~ R15(2033)	長期 R16(2034)~ R25(2043)	超長期
重点対策地区において 整備水準を満たす 道路延長の割合	重要路線 ≪浸水深10cm以下≫	87% (8,020m)	87%	93%	100%	100% (9,140m)
	一般路線 ≪浸水深30cm以下≫	94% (28,390m)	94%	95%	97%	100% (30,020m)



ハード対策	管路施設、ポンプ施設、貯留施設など
ソフト対策	情報収集・提供等による自助・対策の支援、施設の維持管理、施設の効率的・効果的運用など

2. 第3回策定委員会でのご意見に対する対応

2-4. 整備優先度：災害リスク区間に対する個別計画との整合

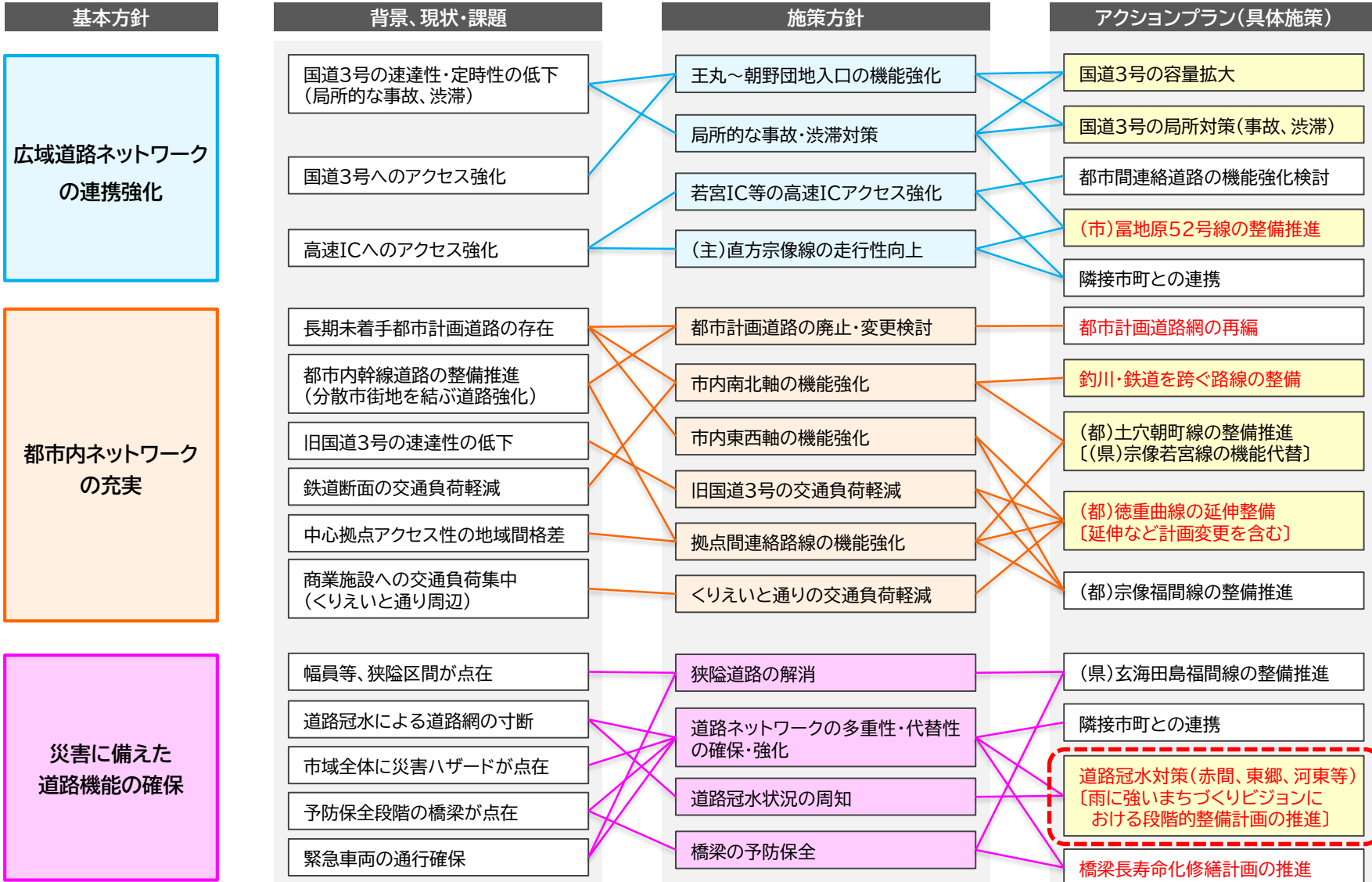
(2)アクションプラン：雨に強いまちづくりビジョンの計画推進を明記

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

基本理念

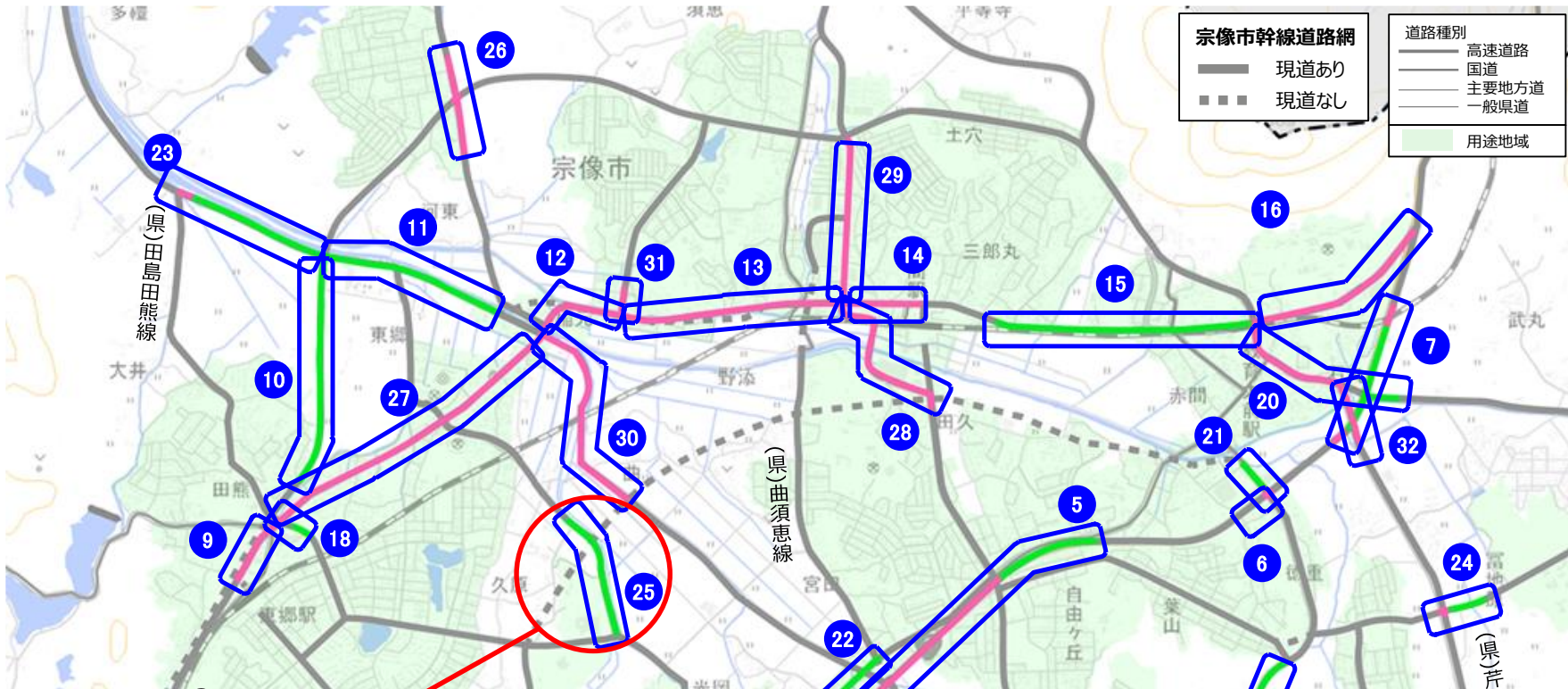
道路ネットワークの高質化(広域性・多機能性の向上)



2-5. 整備優先度：市役所～宗像ユリックス間の整備緊急度

(1) 前回委員会でのご意見

○区間②5は、「基本方針への寄与度」が高い一方で、「整備緊急度」は低い。災害が発生した時に大丈夫か？



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]							整備優先度	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
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)	

- 交通課題区間
- 概成済もしくは車道幅員5.5m未満区間

2-5. 整備優先度：市役所～宗像ユリックス間の整備緊急度

(2)区間②(都)光岡東郷線・(主)宗像篠栗線の概要(②緊急輸送道路網)

○区間②は2次緊急輸送道路に指定されており、1次緊急輸送道路と宗像市役所を結ぶ防災上、重要な路線・区間として位置付けられている。

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)

【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、主要な防災拠点とを連絡する道路
- ・3次：その他の道路

<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	拠点	教育大前駅周辺
⑤		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	生活中心	朝野
㉑		大王寺
㉒		公園通り

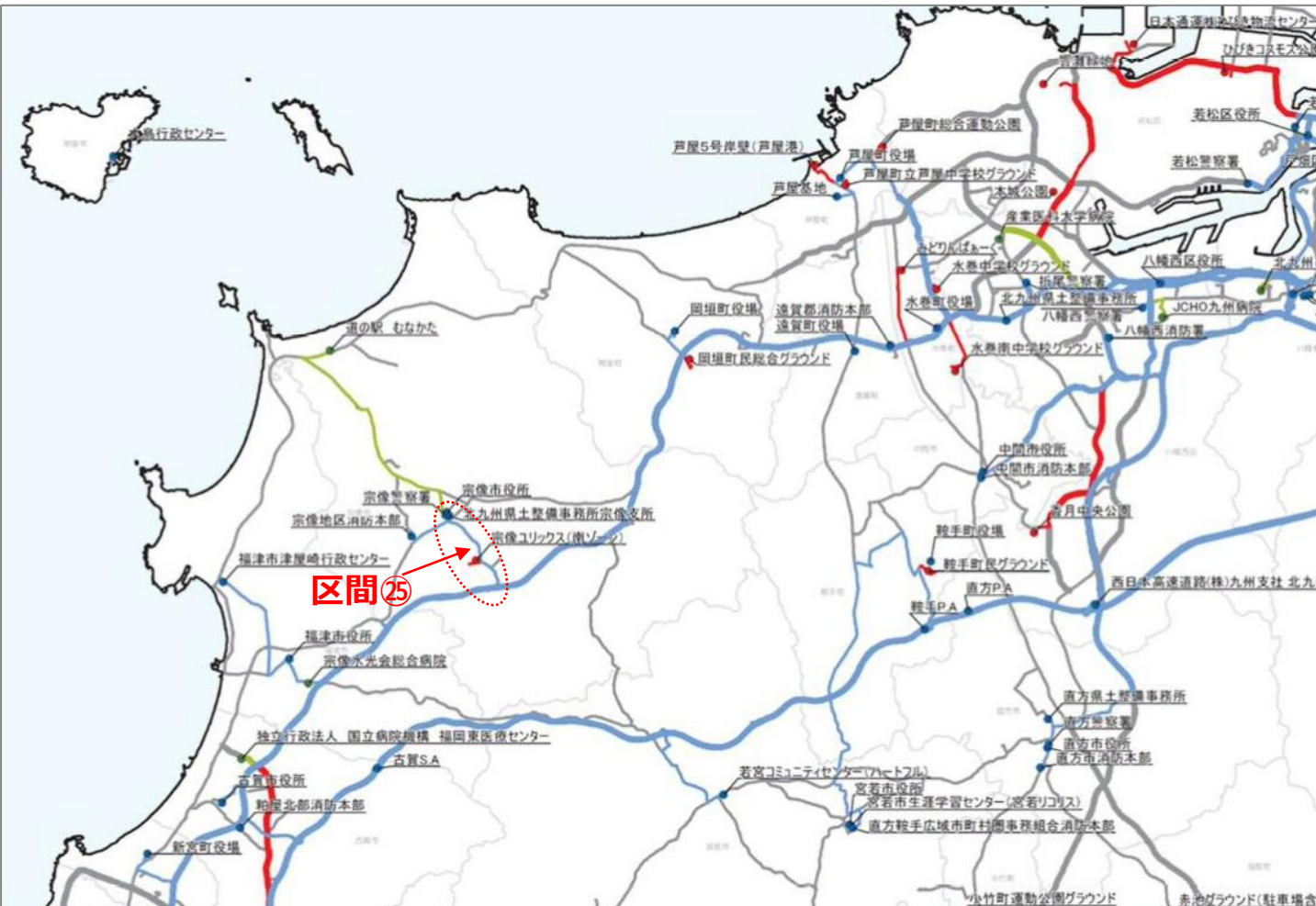
出典：宗像市立地適正化計画



2-5. 整備優先度：市役所～宗像ユリックス間の整備緊急度

(2) 区間②⑤(都)光岡東郷線・(主)宗像篠栗線の概要(③福岡県道路啓開計画)

○「福岡県道路啓開計画（第2版）令和7年3月」においても、大規模災害発生後24時間以内に道路啓開を行う1次啓開ルートに指定されている。（救援部隊等の広域的な移動のためのルートである国道3号と道路啓開の指揮を行う活動拠点である宗像市役所を連絡するルート）



【防災拠点】

- 広域進出拠点・航空搬送拠点
- 製油所・油槽所、活動拠点
警察・消防・自衛隊
- 進出拠点、災害拠点病院
- 海上輸送拠点、
● 救助活動拠点、
広域物資輸送拠点

【啓開ルート】

【24時間以内】第1次啓開ルート

- 4車線未満
- 4車線以上

【48時間以内】第2次啓開ルート

- 4車線未満
- 4車線以上

【72時間以内】第3次啓開ルート

- 4車線未満
- 4車線以上

【緊急輸送道路】

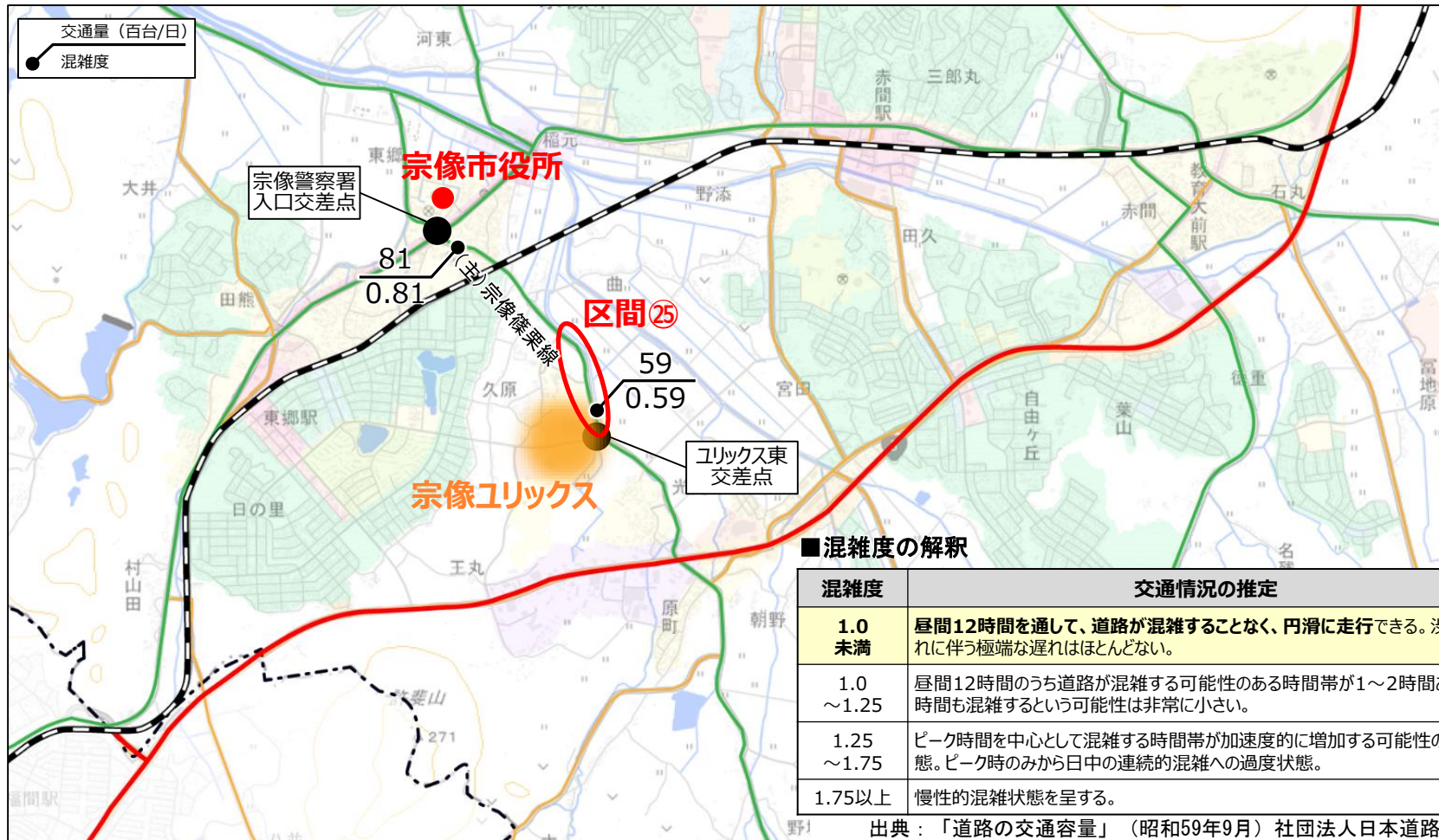
- 4車線未満
- 4車線以上

出典：福岡県道路啓開計画
(第2版) 令和7年3月

2-5. 整備優先度：市役所～宗像ユリックス間の整備緊急度

(2) 区間②⑤(都)光岡東郷線・(主)宗像篠栗線の概要(④交通量)

○ 区間②⑤の交通量は約60百台/日であり、日中を通じて混雑は少なく、交通需要面では円滑に走行できる状況にある。そのため、現時点で、当該区間における容量拡大の緊急性は低い。

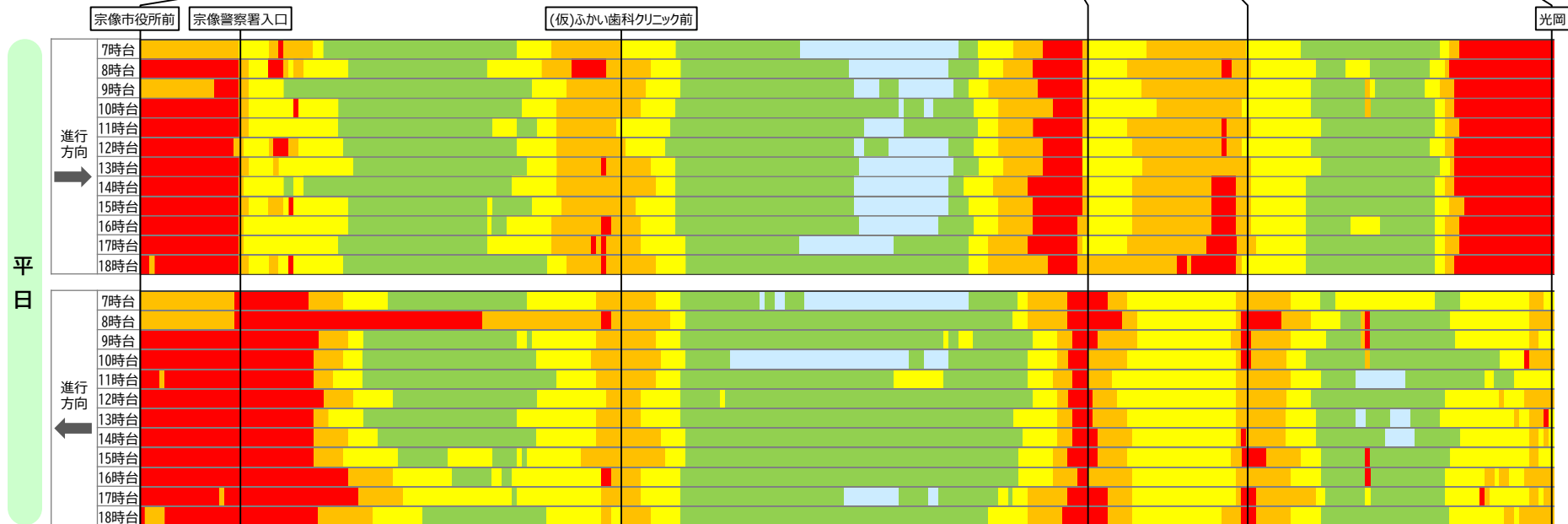


交通量調査日：H30.9.5（水）、日交通量：12h観測交通量×昼夜率（1.21）、交通容量：第4種第2級の設計基準交通量（10,000台/日）で混雑度を試算

2-5. 整備優先度：市役所～宗像ユリックス間の整備緊急度

(2) 区間②(都)光岡東郷線・(主)宗像篠栗線の概要(⑤旅行速度)

○交差点前後や混雑時間帯において低速区間(20km/h未満)がみられるが、箇所・時間が限定的であり、緊急性は低い。



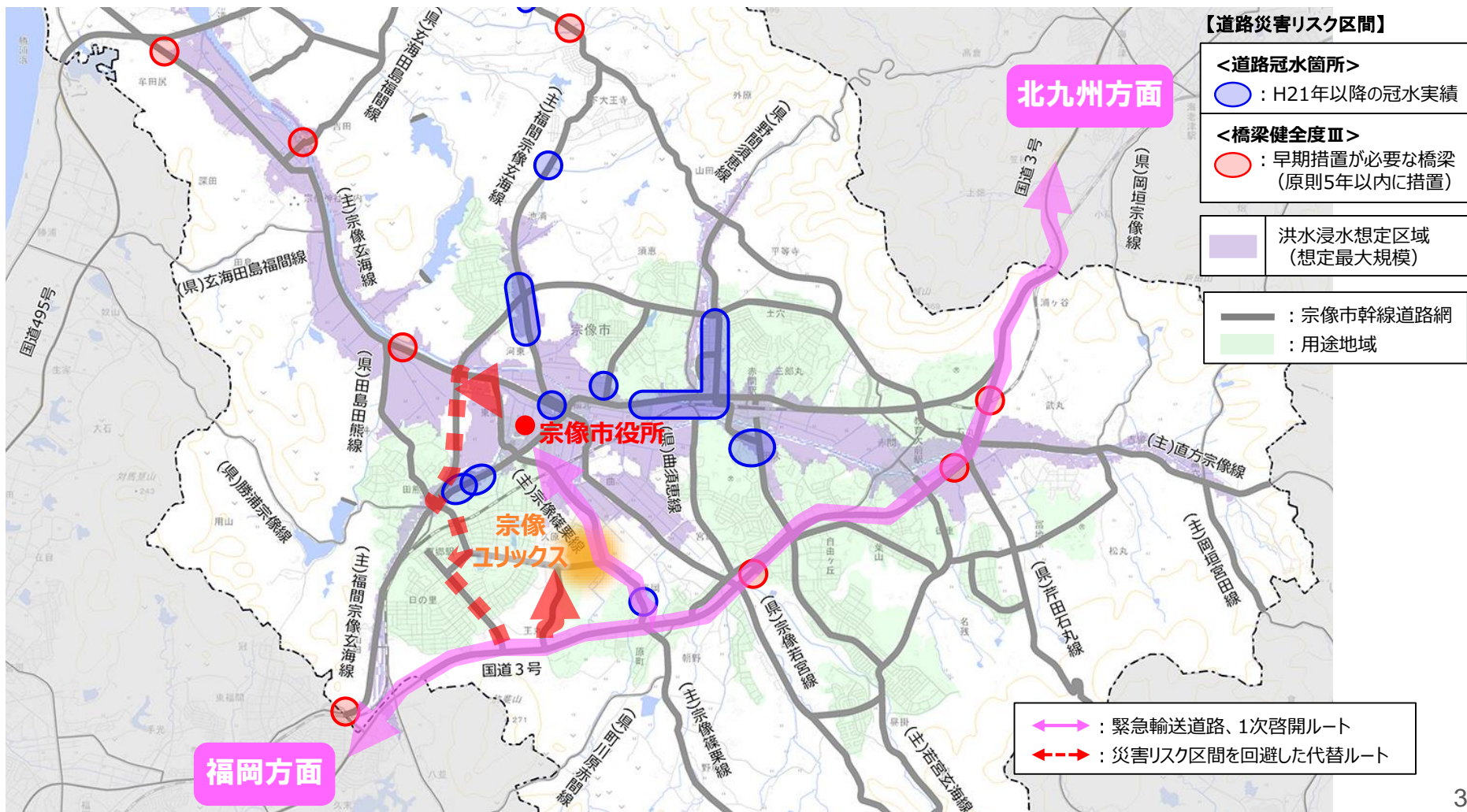
【旅行速度凡例】 ■ 20km/h未満 ■ 20km/h以上 ■ 30km/h以上 ■ 40km/h以上 ■ 50km/h以上 ■ 60km/h以上 □ データ無し

※ETC2.0データより集計 (R6.10平日データ)

2-5. 整備優先度：市役所～宗像ユリックス間の整備緊急度

(2) 区間②⑤(都)光岡東郷線・(主)宗像篠栗線の概要(⑥国道3号からの接続:多重性)

○国道3号から宗像市役所、もしくは宗像ユリックスへ移動する際、緊急輸送や啓開ルートといった防災機能上、当該区間が第1優先ルートとなるが、仮に当該区間が被災したとしても、本計画における幹線道路網で補完可能。



2-6. モニタリング指標

(1) モニタリング指標の設定 : KPI ⇒ モニタリング指標へ修正

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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・(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	<ul style="list-style-type: none"> ・(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 モニタリング指標 は設定しない 他の関連計画で指標が設定されていれば整合を図る	
	歩行者・自転車の利用環境の構築		

2-6. モニタリング指標

(2)各指標の現況値・目標値(案)の設定 : **H27全国道路・街路交通情勢調査の確認 ETC2.0データを用いた現況値の再確認**

【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。 (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。	50% (16/32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。

ETC2.0データを用いた詳細分析により、**現況値を見直し(精査中)**

<H27全国道路・街路交通情勢調査>
 混雑時**25.4km/h**、昼間12h平均**31.8km/h**
 ⇒ 大差ないため、**目標値は変更しない。**

【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。	24.5~35.7km/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。

ETC2.0データを用いた詳細分析により、**現況値を見直し(精査中)**

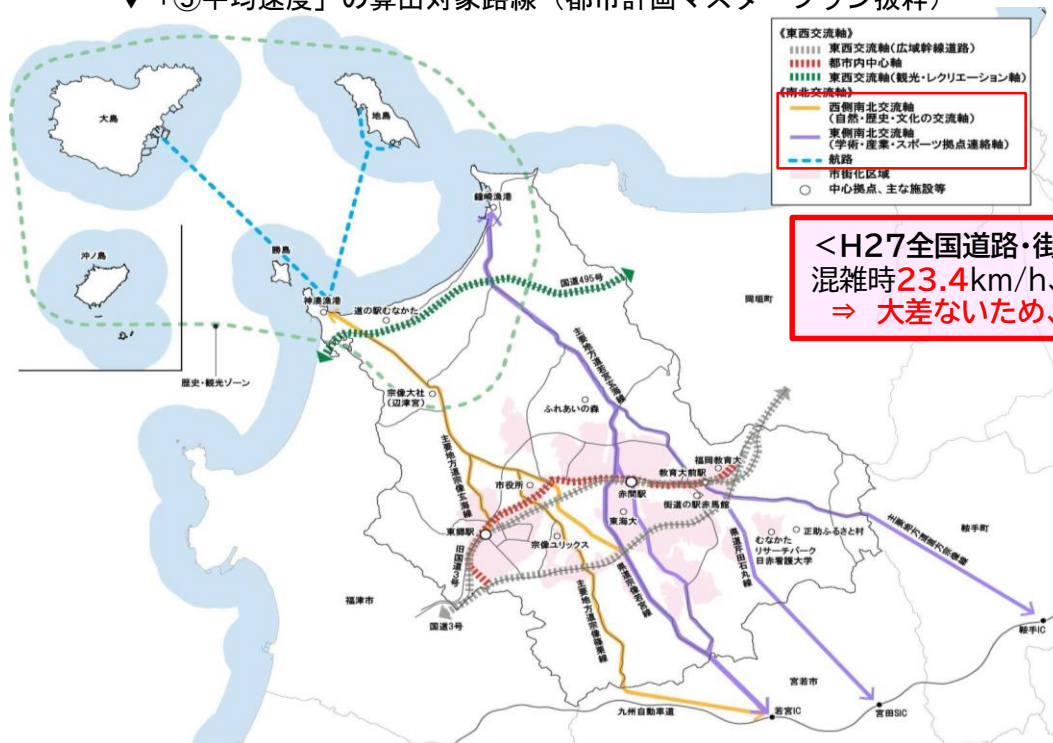
注) ※印は、ETC2.0データ(R6.10平日データ)より集計。

2-6. モニタリング指標

(2)各指標の現況値・目標値(案)の設定 : H27全国道路・街路交通情勢調査の確認 【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)



<H27全国道路・街路交通情勢調査>
 混雑時23.4km/h、昼間12h平均26.9km/h
 ⇒ 大差ないため、目標値は変更しない。

広域③ 昼間8時間中の非混雑時間割合

混雑交差点を対象に、昼間12時間のうち、朝夕ピーク時間帯（7・8時台、17・18時台）を除く8時間（9～16時台）にて、平均速度が20km/h以上となる時間帯（非混雑時間）の割合を算出。

※交差点直近は信号停止の影響を受けて速度が低下する傾向となるため、交差点から概ね100m付近を含む区間の平均速度にて算出

広域道路ネットワーク：国道3号のうち、2交差点（王丸、光岡）を対象

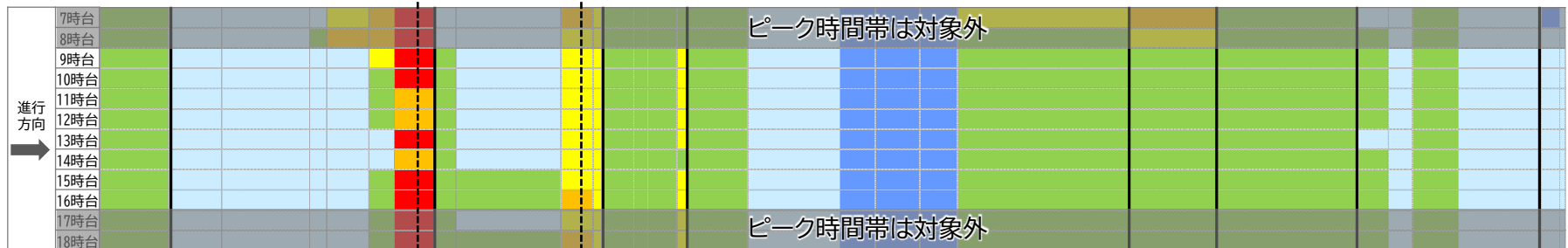
▼「昼間8時間中の非混雑時間割合」の算出イメージ

【旅行速度凡例】 ■ 20km/h未満 ■ 20km/h以上 ■ 30km/h以上 ■ 40km/h以上 ■ 50km/h以上 ■ 60km/h以上 □ データ無し

20km/h以上
となる時間数

【王丸 →】
3/8時間

【光岡 →】
8/8時間



平日



【王丸 ←】
8/8時間

【光岡 ←】
8/8時間

⇒【2箇所 上下計】
27/32時間 = 84%

2. 第3回策定委員会でのご意見に対する対応

広域③ 昼間8時間中の非混雑時間割合

今回見直し(案): 前回提示の手法では区間の延長に影響を受けるため、ETC2.0データを用いて10m単位の色度を再集計

混雑交差点を対象に、昼間12時間のうち、朝夕ピーク時間帯（7・8時台、17・18時台）を除く8時間（9～16時台）にて、平均速度が20km/h以上となる時間帯（非混雑時間）の割合を算出。

※交差点直近は信号停止の影響を受けて速度が低下する傾向となるため、交差点から概ね100m付近を含む区間の平均速度にて算出

広域道路ネットワーク：国道3号のうち、2交差点（王丸、光岡）を対象

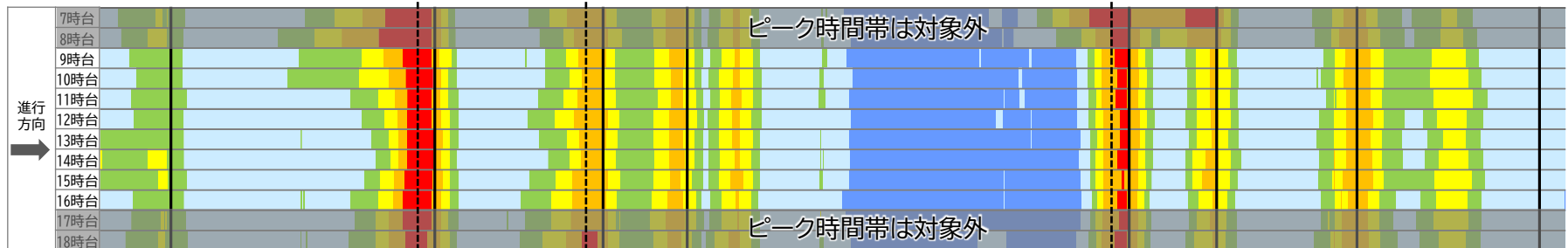
▼「昼間8時間中の非混雑時間割合」の算出イメージ

【旅行速度凡例】 ■ 20km/h未満 ■ 20km/h以上 ■ 30km/h以上 ■ 40km/h以上 ■ 50km/h以上 ■ 60km/h以上 □ データ無し

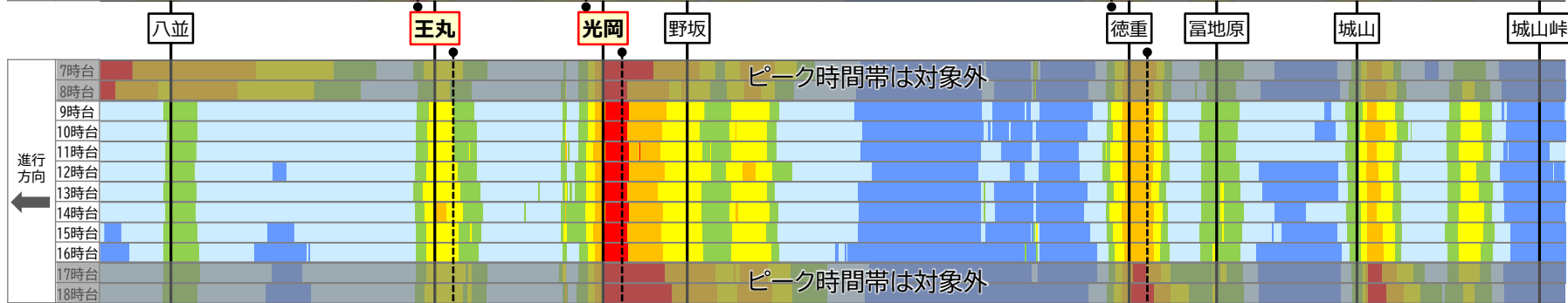
20km/h以上
となる時間数

【王丸 →】
0/8時間

【光岡 →】
8/8時間



平日



【王丸 ←】
8/8時間

【光岡 ←】
0/8時間

⇒【2箇所 上下計】
16/32時間 = 50%

2-6. モニタリング指標

(2)各指標の現況値・目標値(案)の設定 : **H27全国道路・街路交通情勢調査の確認 ETC2.0データを用いた現況値の再確認**

【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	・「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)Ver.2.0」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未満を混雑とする。	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。				

ETC2.0データを用いた詳細分析、旧3号の交通特性を踏まえ、**モニタリング指標を削除**
(「連絡性」に関しては指標①②で包括・代替)

<H27全国道路・街路交通情勢調査>
混雑時**23.4km/h**、昼間12h平均**26.9km/h**
⇒ 大差ないため、目標値は変更しない。

2-6. モニタリング指標

(2)各指標の現況値・目標値(案)の設定 : ETC2.0データを用いた現況値の再確認

【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。	20.9~36.0km/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※		19.0~36.7km/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。

ETC2.0データを用いた詳細分析により、現況値を見直し(精査中)

【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。

都市内③ 昼間8時間中の非混雑時間割合

混雑交差点を対象に、昼間12時間のうち、朝夕ピーク時間帯（7・8時台、17・18時台）を除く8時間（9～16時台）にて、平均速度が20km/h以上となる時間帯（非混雑時間）の割合を算出。

※交差点直近は信号停止の影響を受けて速度が低下する傾向となるため、交差点から概ね100m付近を含む区間の平均速度にて算出

都市内ネットワーク : 旧3号のうち、4交差点（日の里北口、宗像警察署入口、東郷橋東・西、くりえいと南）を対象

▼「昼間8時間中の非混雑時間割合」の算出イメージ

【旅行速度凡例】 ■ 20km/h未満 ■ 20km/h以上 ■ 30km/h以上 ■ 40km/h以上 ■ 50km/h以上 ■ 60km/h以上 □ データ無し

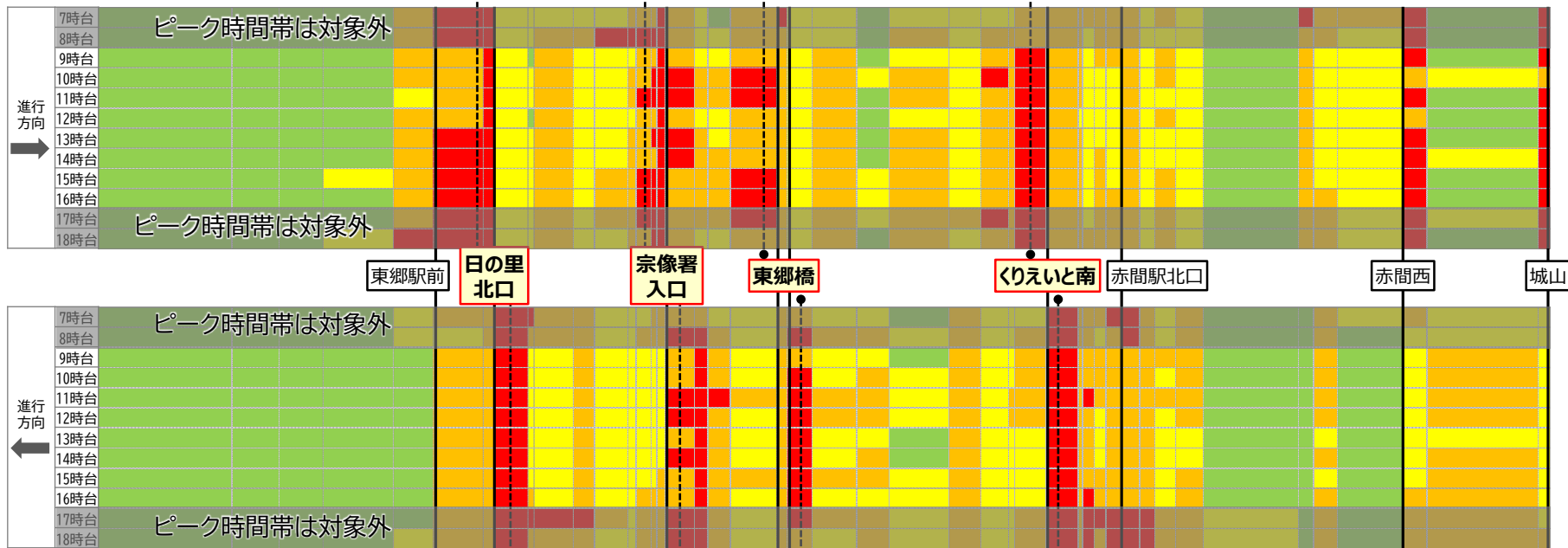
20km/h以上
となる時間数

【日の里北口 →】
4/8時間

【宗像署入口 →】
5/8時間

【東郷橋西 →】
4/8時間

【くりえいと南 →】
0/8時間



⇒【4箇所 上下計】
19/64時間 = 30%

【日の里北口 ←】
0/8時間

【宗像署入口 ←】
5/8時間

【東郷橋東 ←】
1/8時間

【くりえいと南 ←】
0/8時間

2. 第3回策定委員会でのご意見に対する対応

都市内③ 昼間8時間中の非混雑時間割合

今回見直し(案): 前回提示の手法では区間の延長に影響を受けるため、ETC2.0データを用いて10m単位の速度を再集計

混雑交差点を対象に、昼間12時間のうち、朝夕ピーク時間帯（7・8時台、17・18時台）を除く8時間（9～16時台）にて、平均速度が20km/h以上となる時間帯（非混雑時間）の割合を算出。

※交差点直近は信号停止の影響を受けて速度が低下する傾向となるため、交差点から概ね100m付近を含む区間の平均速度にて算出

都市内ネットワーク : 旧3号のうち、4交差点（日の里北口、宗像警察署入口、東郷橋東・西、くりえいと南）を対象

▼「昼間8時間中の非混雑時間割合」の算出イメージ

【旅行速度凡例】 ■ 20km/h未満 ■ 20km/h以上 ■ 30km/h以上 ■ 40km/h以上 ■ 50km/h以上 ■ 60km/h以上 □ データ無し

20km/h以上
となる時間数

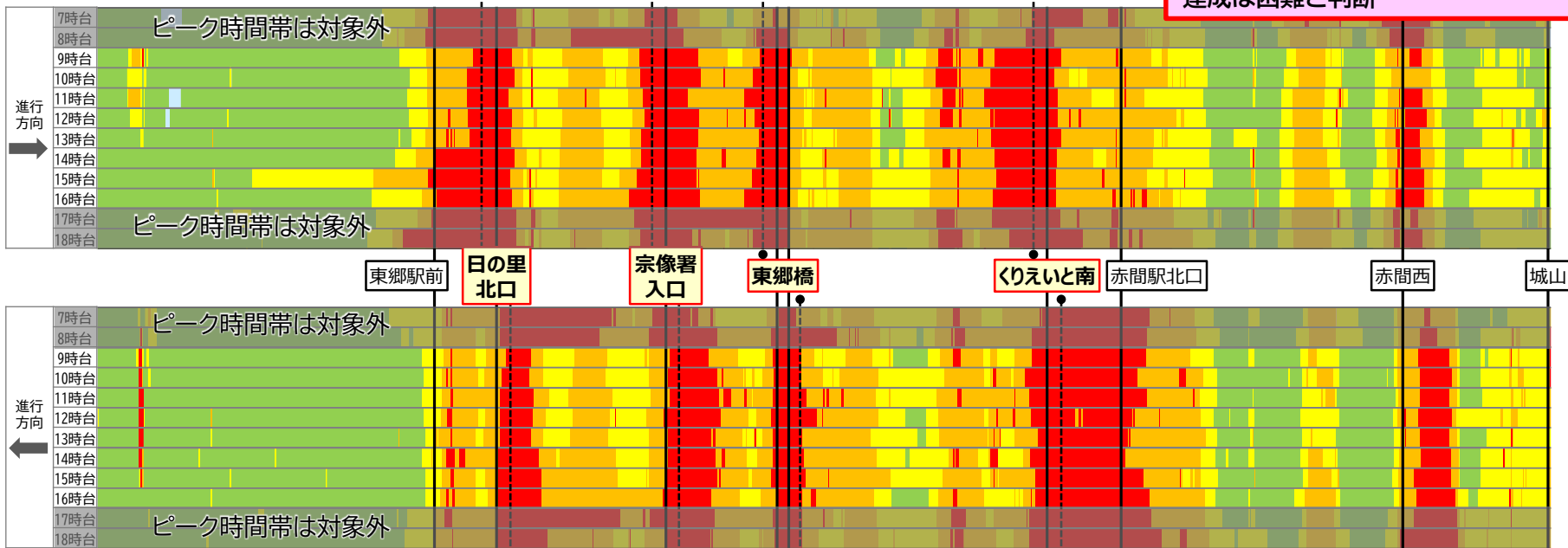
【日の里北口 →】
0/8時間

【宗像署入口 →】
0/8時間

【東郷橋西 →】
0/8時間

【くりえいと南 →】
0/8時間

旧3号は交差点密度も高く、非混雑時間帯であっても20km/h以上の達成は困難と判断



【日の里北口 ←】
0/8時間

【宗像署入口 ←】
0/8時間

【東郷橋東 ←】
0/8時間

【くりえいと南 ←】
0/8時間

⇒【4箇所 上下計】
0/64時間 = 0%

2-6. モニタリング指標

(2)各指標の現況値・目標値(案)の設定 : **表現の修正**

【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	事後保全から 予防保全への転換・移行	0% (要対策7橋)	100% (要対策0橋)	・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。

3-2. 追加確認

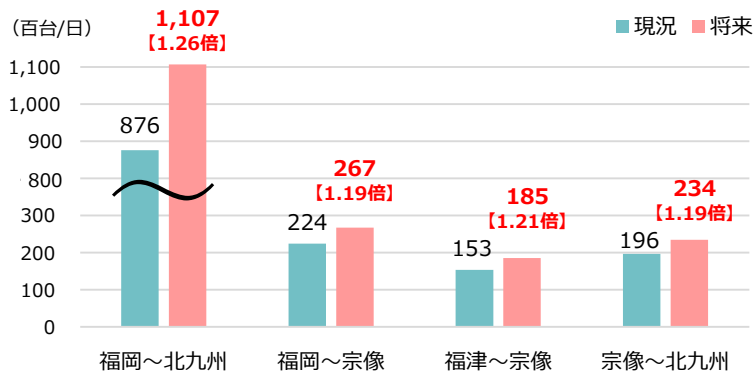
(1) 国道3号(王丸～朝野団地入口間)への対応

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）

ETC2.0データを用いて、当該区間利用交通の特性を確認

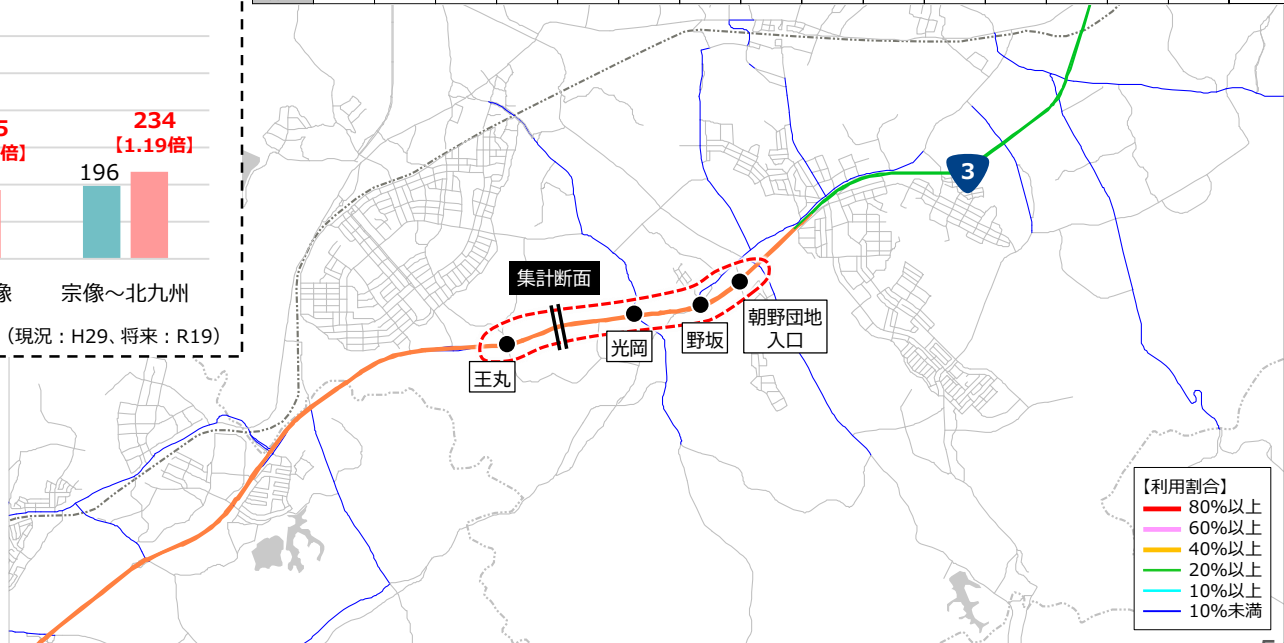
⇒ 福岡方面～北九州方面の通過交通(約4割)を主に担うため、当該区間の整備により広域的な流動への効果が期待される

■ 集計断面通過交通の発着地割合

■ 上位10ペア

	宗像市	福津市	古賀市	糟屋	福岡・糸島	那珂	筑後	宮若市	岡垣町	那珂・糸島・遠賀	中間市	北九州市	京築	直方・鞍手	飯塚・田川	合計
宗像市	2%	7%	4%	4%	9%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	
福津市		0%		0%	0%	0%	0%	0%	2%	2%	0%	6%	0%	0%	0%	
古賀市			0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	1%	0%	6%	0%	1%	0%	
糟屋				0%	0%	0%	0%	0%	2%	2%	0%	9%	0%	0%	0%	
福岡・糸島					0%	0%	0%	0%	5%	4%	1%	20%	0%	1%	0%	
那珂						0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	
筑後							0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	
宮若市								0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
岡垣町									0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
那珂・糸島・遠賀										0%	0%	0%	0%	0%	0%	
中間市										0%	0%	0%	0%	0%	0%	
北九州市											0%	0%	0%	0%	0%	
京築												0%	0%	0%	0%	
直方・鞍手													0%	0%	0%	
飯塚・田川														0%	0%	
合計																100%

福津、古賀、糟屋、福岡・糸島～北九州市間の流動が全体の約4割を占める
最上位ペアは福岡・糸島～北九州市ペア(全体の約2割)



※ETC2.0データより集計 (R6.10平日データ)

3-2. 追加確認

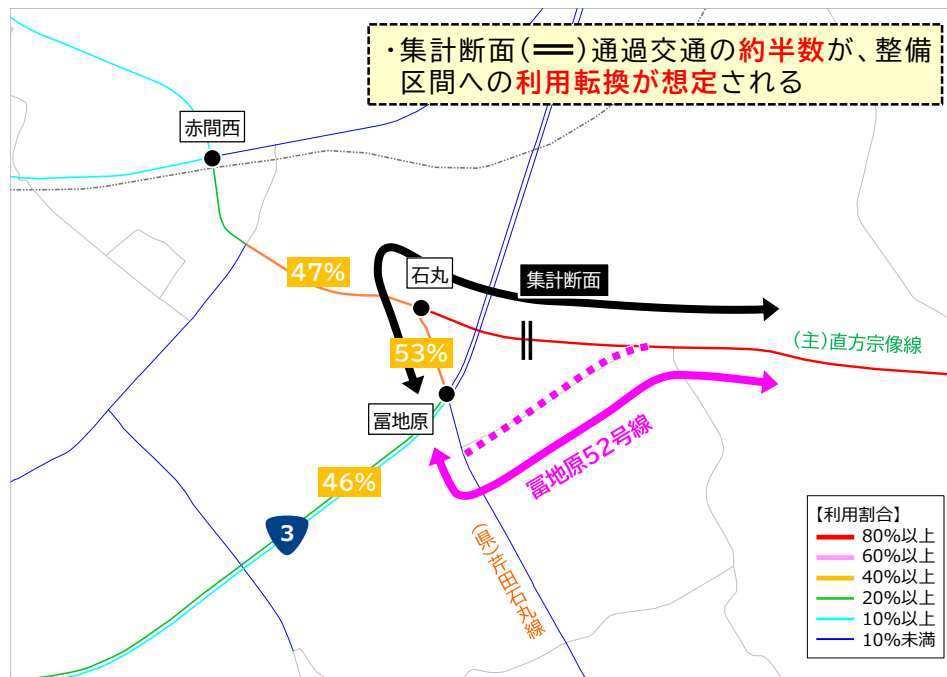
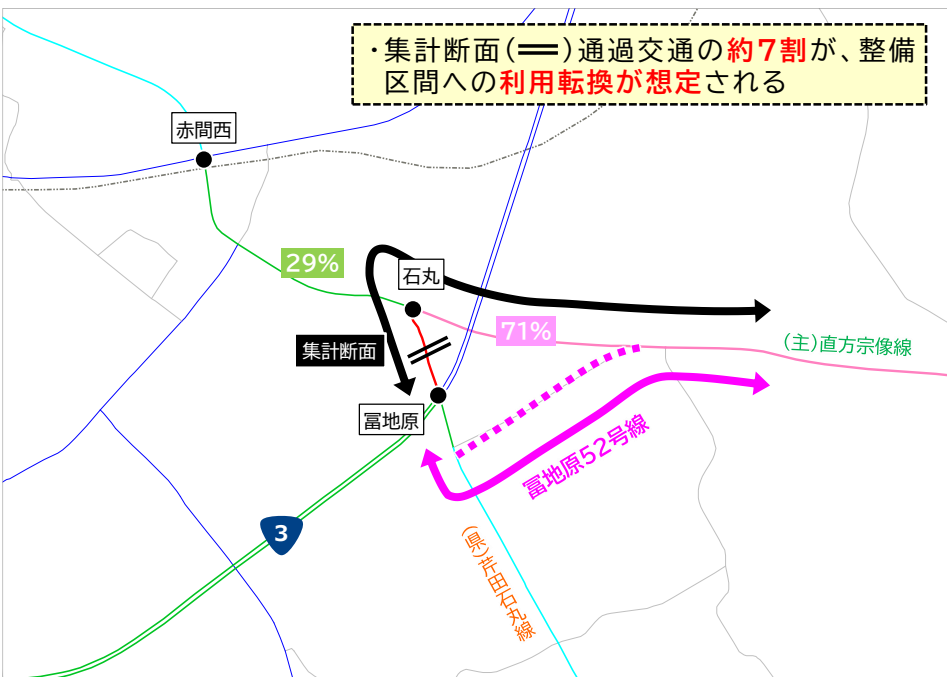
(2)(主)直方宗像線・(県)芹田石丸線 への対応

ETC2.0データを用いて、石丸交差点、富地原交差点の通過交通の利用経路を確認

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**



※ETC2.0データより集計 (R6.10平日データ)

3-2. 追加確認

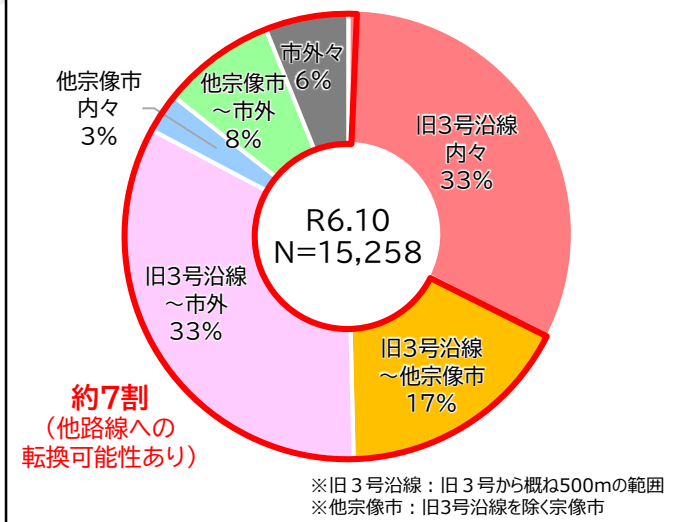
(3)旧国道3号((主)宗像福岡線 ・(主)福岡宗像玄海線)への対応

ETC2.0データを用いて、当該区間利用交通の利用経路、発着地等を確認

※約7割は必ずしも旧3号を利用しなくても良い交通であり、他路線へ転換可能性のある交通について追加分析作業中
⇒(都)宗像福岡線等の整備有効性を確認予定



【旧国道3号利用交通の発着地内訳】



※ETC2.0データより集計 (R6.10全日データ)

【他宗像市～市外交通の利用経路・発着点】



【市外々交通の利用経路・発着点】



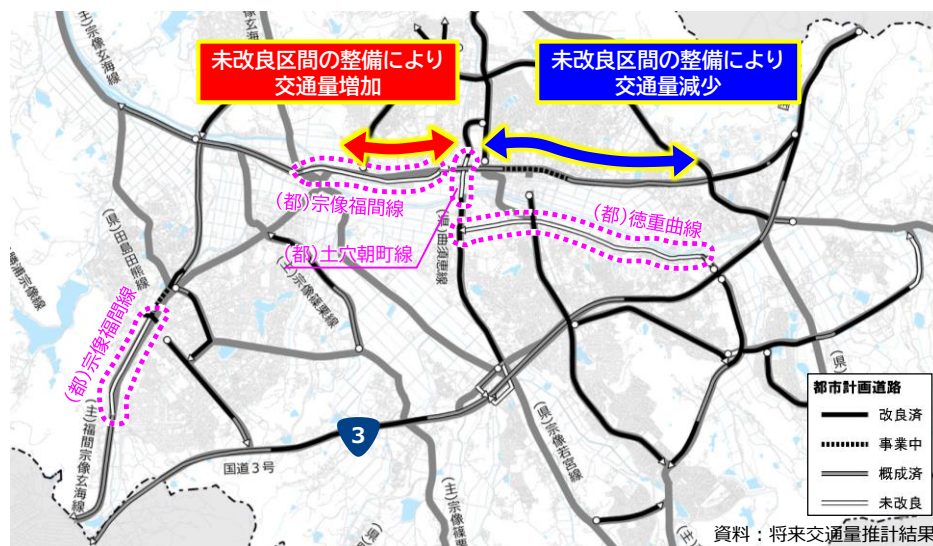
【参考】幹線道路網の整備計画案

●旧国道3号への対応

施策案③ (都)宗像福岡線等の整備

- ・(都)宗像福岡線、(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**

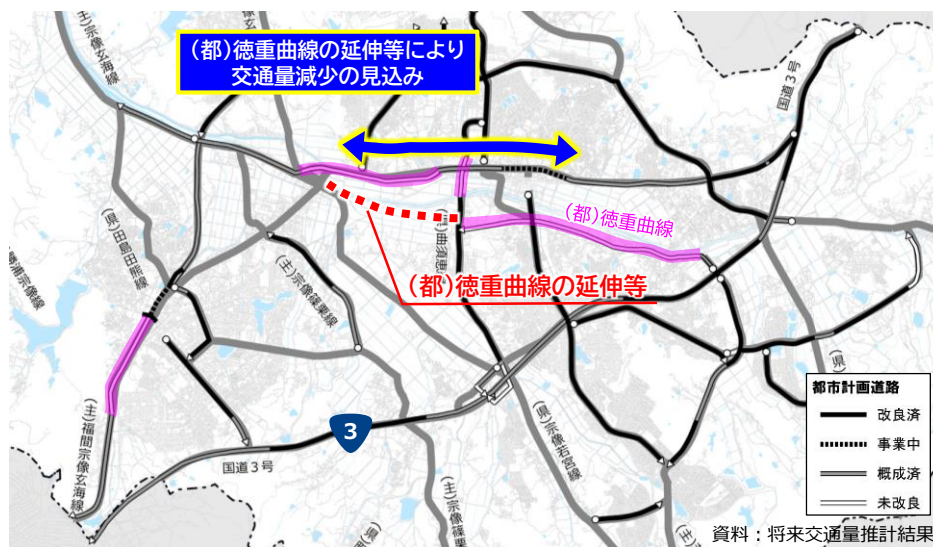
⇒旧国道3号に並行する(都)徳重曲線の整備により、**旧国道3号の交通分散が一部見込まれるが、課題解消には至らない**



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



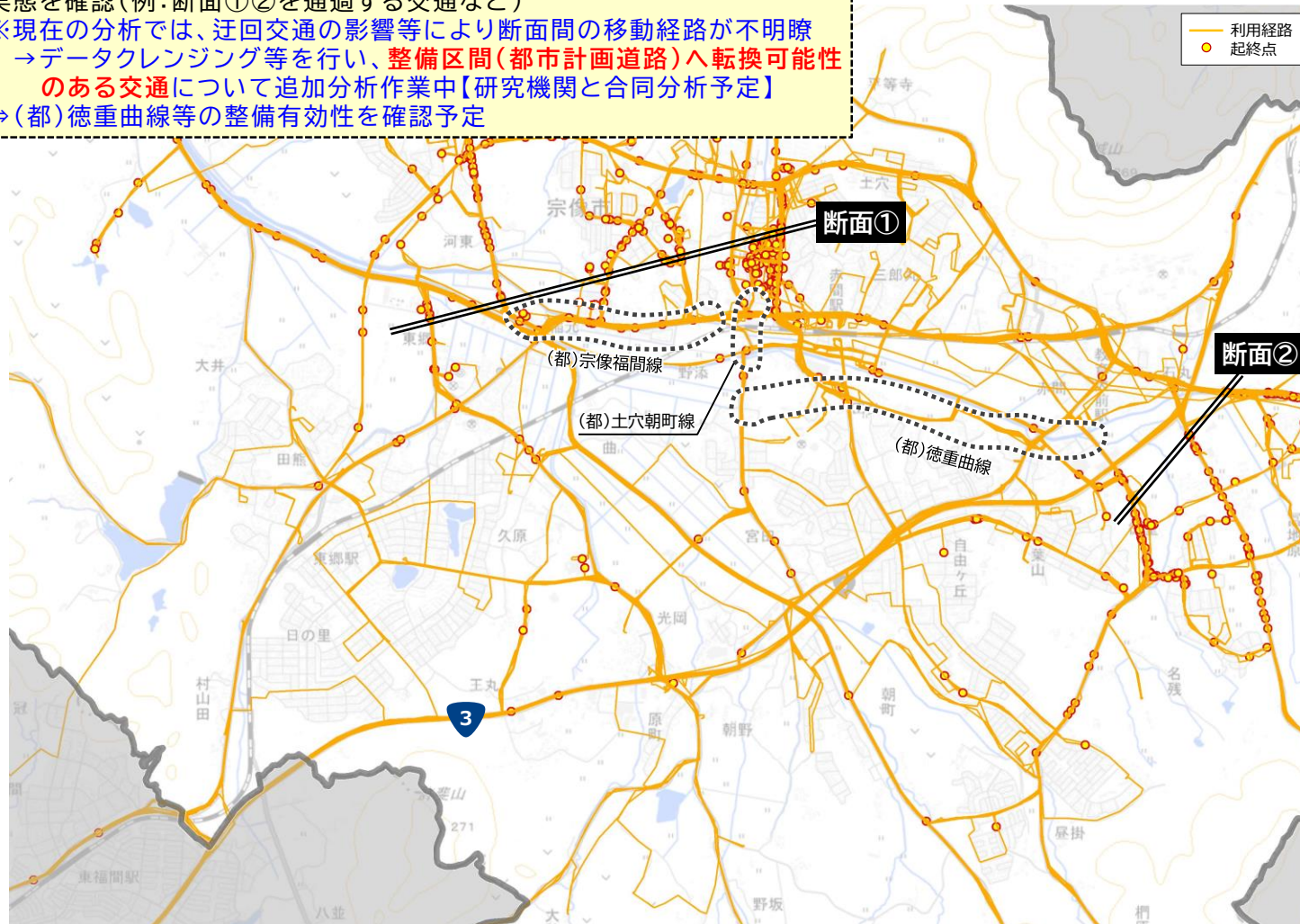
【参考】幹線道路網の整備計画案

●旧国道3号への対応

【整備区間へ転換可能性がある交通の分析イメージ(断面①かつ断面②通過交通の利用経路)】

ETC2.0データを用いて、当該区間整備後に転換の可能性がある流動の実態を確認(例:断面①②を通過する交通など)

※現在の分析では、迂回交通の影響等により断面間の移動経路が不明瞭
→データクレンジング等を行い、**整備区間(都市計画道路)へ転換可能性のある交通**について追加分析作業中【研究機関と合同分析予定】
⇒(都)徳重曲線等の整備有効性を確認予定

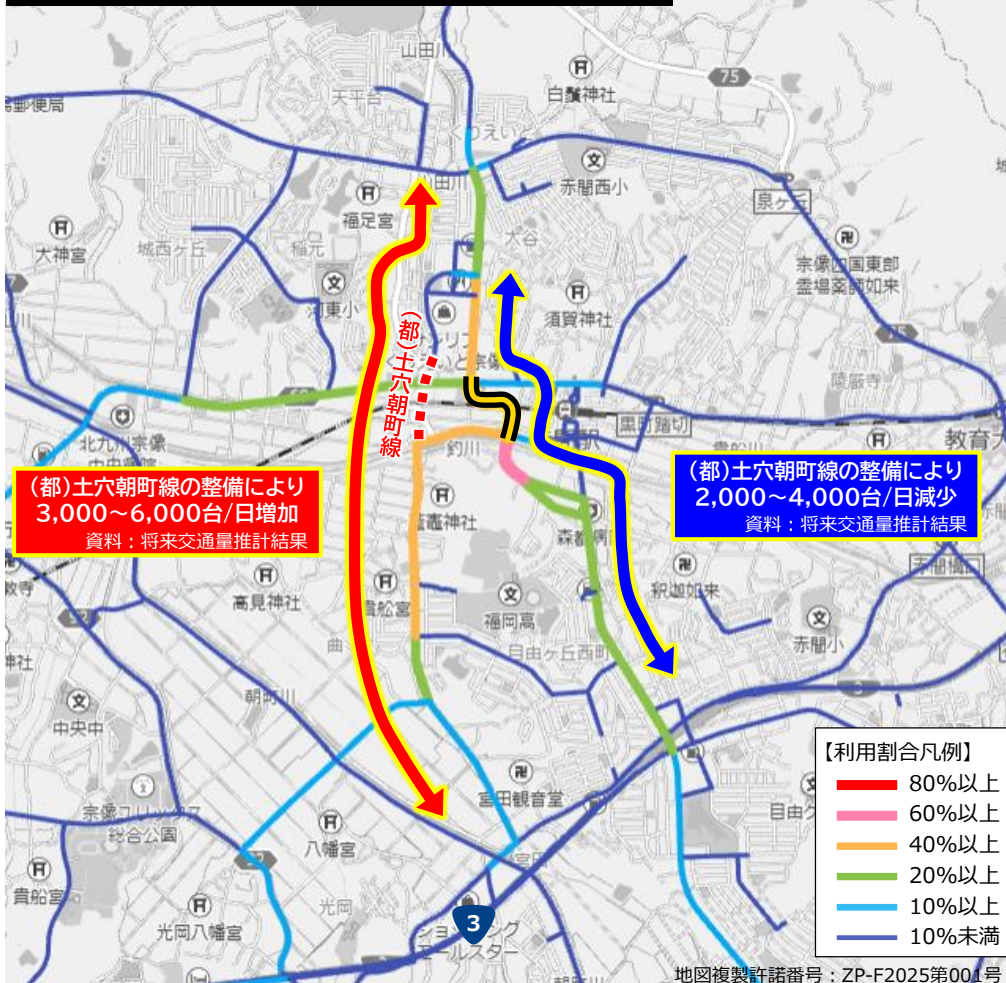


3-2. 追加確認

(4) くりえいと通り～(県)宗像若宮線への対応

▼ホンダデータでの分析結果【第3回委員会提示資料】

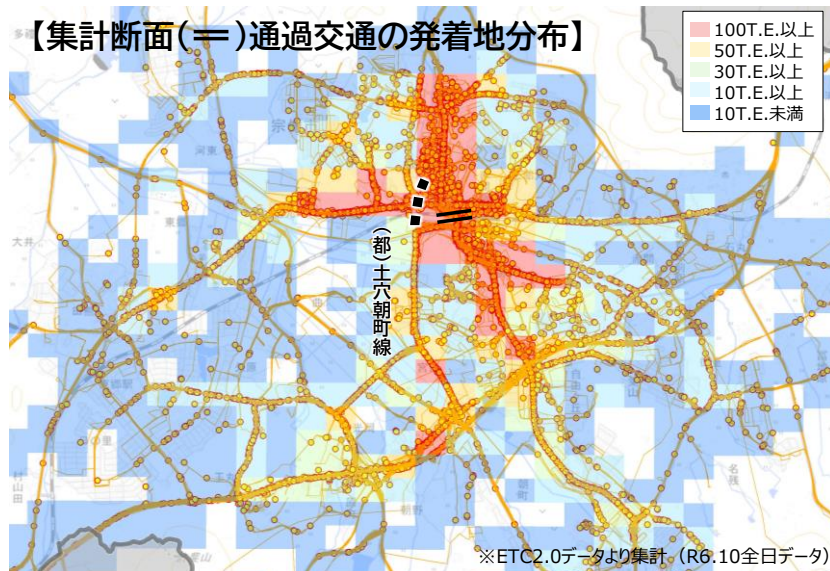
現況の鉄道断面通過交通(北→南方向)の利用経路



ETC2.0データを用いて、当該区間整備後に転換の可能性のある流動の実態を確認

⇒くりえいとを中心とした沿線発着が主であり、整備区間への利用転換が想定される(ホンダプローブデータ集計結果と同様の傾向)

【集計断面(一)通過交通の発着地分布】



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カープローブデータより集計 (R6.10データ)
※利用割合1%以上を表示