

第三次宗像市道路網整備計画 第5回(令和8年度第1回)策定委員会

令和8年6月15日

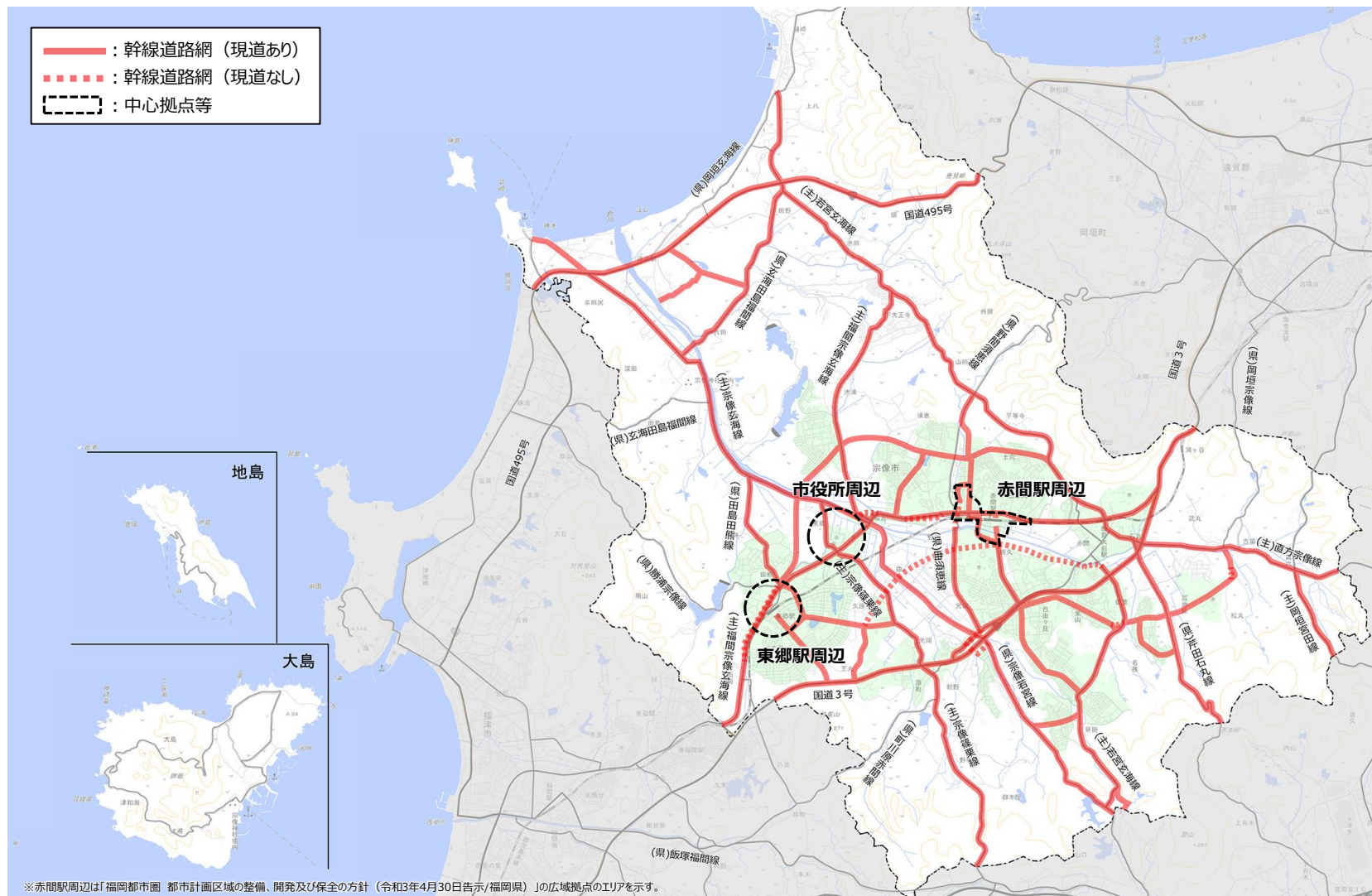
1 .第4回策定委員会での主なご意見と対応	2
1 - 1 .前回委員会までの振り返り.....	2
1 - 2 .前回委員会での主なご意見と回答.....	7
2 .ETC2.0プローブデータ集計・分析の報告.....	8
2 - 1 .集計・分析項目まとめ.....	8
2 - 2 .追加集計・分析結果.....	10
3 .パブリック・コメントの実施方針（案）	24

1. 第4回策定委員会での主なご意見と対応

1-1. 前回委員会までの振り返り

○地域概況や道路交通課題を踏まえて、**基本理念、基本方針、宗像市幹線道路網、具体施策案**を設定。

▼宗像市幹線道路網



1. 第4回策定委員会での主なご意見と対応

1-1. 前回委員会までの振り返り

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)

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

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)宗像福岡線の整備推進

(県)玄海田島福岡線の整備推進

隣接市町との連携

道路冠水対策(赤間、東郷、河東等)
〔雨に強いまちづくりビジョンに
おける段階的整備計画の推進〕

橋梁長寿命化修繕計画の推進

宗像市

○特に整備優先度が高い路線・区間として、以下の路線・区間を抽出。



1. 第4回策定委員会での主なご意見と対応

1-1. 前回委員会までの振り返り

○特に**整備優先度が高い路線・区間**への対応として、ETC2.0プローブデータ集計・分析結果等も踏まえて、以下の**アクションプラン**を提案。

施策案③ (都)宗像福岡線等の整備、(都)徳重曲線の延伸整備

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
⇒(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

施策案④ (都)土穴朝町線の整備

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

施策案② 富地原52号線の整備

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**

施策案① 王丸～朝野団地入口間の対策

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



1. 第4回策定委員会での主なご意見と対応

1-1. 前回委員会までの振り返り

- 本計画の**モニタリング指標**の考え方、現況値・目標値(案)について提案。
(平均速度の目標値：**広域道路ネットワーク40km/h以上**、**都市内ネットワーク30km/h以上** など)

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昼間8時間中の非混雑時間割合 【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	・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

1. 第4回策定委員会での主なご意見と対応

1-2. 前回委員会での主なご意見と回答

項目	意見概要		対応方針
ETC2.0 プローブデータ の集計・分析 全般	①	・ETC2.0プローブデータ集計・分析の結果を踏まえて、 新たに追加・変更する事項 は現時点では無いという認識でよいか。	・ETC2.0プローブデータとホンダ社カープローブデータによるそれぞれの集計・分析の結果の比較・照査から、 第3回委員会までに整理した交通現況や課題に大きな変更は無い と判断。 ・データクリーニング等を含め、 追加集計・分析 を実施。 【本日報告】
	②	・ETC2.0プローブデータ集計・分析について、 迂回交通の影響 等があるようなので、引き続き集計・分析を進めて、その有効性を確認していただきたい。	
具体施策の 効果・有効性	③	旧国道3号 ・約8割が旧3号発着交通であるため、 ミニバイパスを整備しても端末部分での新たな渋滞の発生が懸念 される。 通過交通を他路線へ転換させる方法 も併せて検討する必要がある。 ・(都)徳重曲線などを整備しても 旧3号の混雑が残る懸念 や交通転換が図られることによって旧3号の平均速度が上がり、 事故危険性が悪化する懸念 も考えられる。両者のバランスを意識して、 一定の渋滞を許容するという考え方 も必要である。	・旧3号の交通現況、施策案の有効性等に関して、 追加集計・分析 を実施。【本日報告】
	④	石丸交差点～富地原交差点 ・施策案として「 富地原52号線の整備 」が示されているが、現道の状況を見ると 実現性・有効性に疑問 を感じる。	・現道は狭隘な道路であるため、当該区間の活用にあたっては拡幅や接続交差点の改良を前提とする。
生活道路に 関する分析	⑤	・生活道路での 急ブレーキや急ハンドルの発生状況 も確認していただきたい。	・九州工業大学との共同研究により集計・分析を実施。 【本日報告】

2-1. 集計・分析項目まとめ

対象	項目		これまでの報告内容（集計・分析結果の概要、本計画への反映内容等）	報告状況
幹線道路	渋滞・混雑	- 市全体の面的な速度 - 国道3号、旧3号の速度	- 主な低速区間は旧国道3号を中心として以下の区間に集中。 (主)福岡宗像玄海線〔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、(県)芹田石丸線〔赤間西～石丸～富地原〕	第2～4回
		混雑区間利用交通の経路等	国道3号（王丸～朝野団地入口） - 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。 - 当該区間は、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ことを確認。 ※国道3号の速度分布について追加集計・分析	第2～4回 今回報告(1)
			直方宗像線・芹田石丸線（石丸～富地原） 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であることを確認（石丸～富地原通過交通の約7割が整備区間への利用転換が想定）。	第2～4回
			旧3号（東郷駅付近～赤間駅付近） 旧3号（東郷橋～須恵橋間）を利用交通の8割以上が旧3号沿線発着であるほか、約3割は旧3号沿線内々での動きとなっている。 ※迂回交通のクリーニング、より詳細な経路確認など、追加集計・分析	第2～4回 今回報告(2)
			くりえいと通り～宗像若宮線 (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）の交通量が減少の見込み。	第2～4回

2-1. 集計・分析項目まとめ

対象	項目		これまでの報告内容（集計・分析結果の概要、本計画への反映内容等）	報告状況
幹線道路	交通安全	・急ブレーキ・急ハンドルの発生状況	・急ブレーキは、交通量の多い国道3号、旧国道3号、それらを繋ぐ南北路線で多く発生。 ・急ハンドルは、交通量の多い国道3号の交差点部を中心に発生。急ブレーキに比べると発生数は少ない。	第2～4回
	観光	・出発地別の観光スポット間の繋がり等	※宗像市、福津市、岡垣町の沿岸部（国道495号沿線）における観光スポットの繋がりについて集計・分析（本計画検討の対象外）	今回報告 (3)
生活道路	交通安全	・急ブレーキの発生状況	※生活道路（住宅地）における速度30km/hを超えて60km/h以下で走行する車両の急ブレーキの発生状況について集計・分析	今回報告 (4)

2-2. 追加集計・分析結果

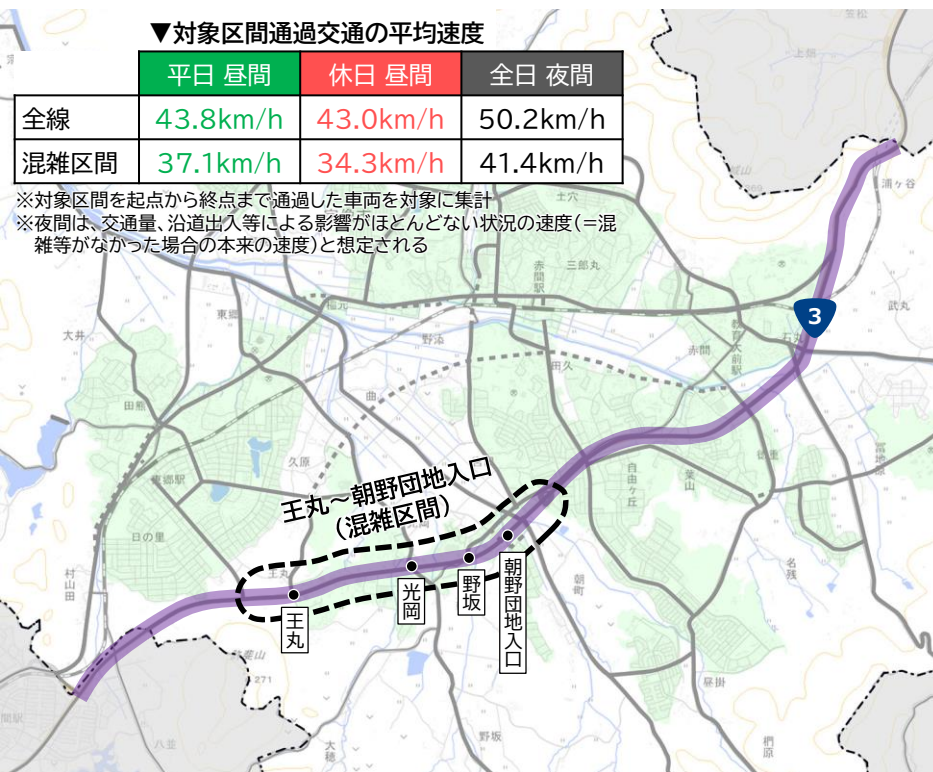
(1) 国道3号 ①速度分布(福津→岡垣方向)

- 全線では、昼間・夜間とも平均速度は40km/h（モニタリング指標目標値）以上を確保。
- ただし、通過車両ごとの平均速度をみると、平日・休日とも2～3割が40km/h未満となっており、通過する時間帯等により速度のばらつきが大きい。
- 混雑区間である「王丸～朝野団地入口」では、全線と比較して速度水準が低く、40km/h未満割合も高い。

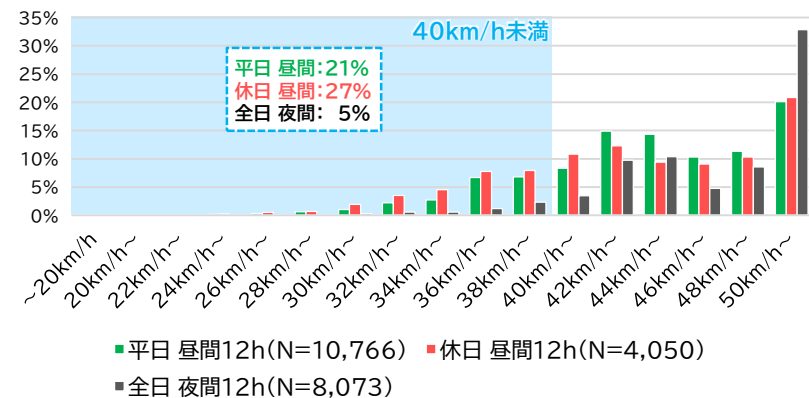
▼対象区間通過交通の平均速度

	平日 昼間	休日 昼間	全日 夜間
全線	43.8km/h	43.0km/h	50.2km/h
混雑区間	37.1km/h	34.3km/h	41.4km/h

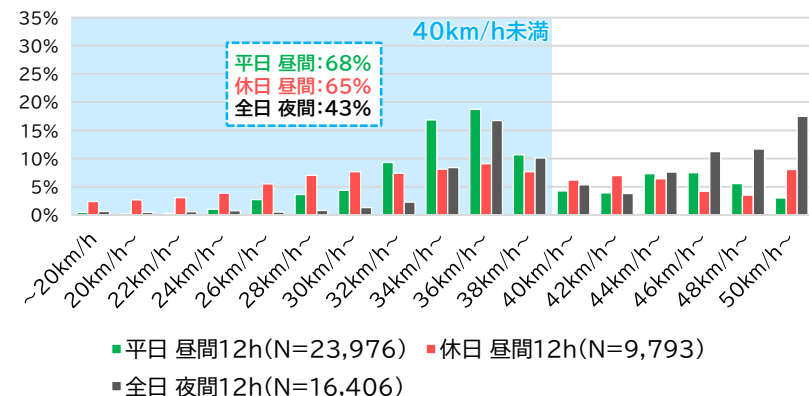
※対象区間を起点から終点まで通過した車両を対象に集計
 ※夜間は、交通量、沿道出入等による影響がほとんどない状況の速度（＝混雑等がなかった場合の本来の速度）と想定される



国道3号全線【福津→岡垣方向】



国道3号 王丸～朝野団地入口【福津→岡垣方向】



※ETC2.0データより集計（R6.10）

※昼間12hは7時～19時、夜間12hは19時～翌7時

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

2-2. 追加集計・分析結果

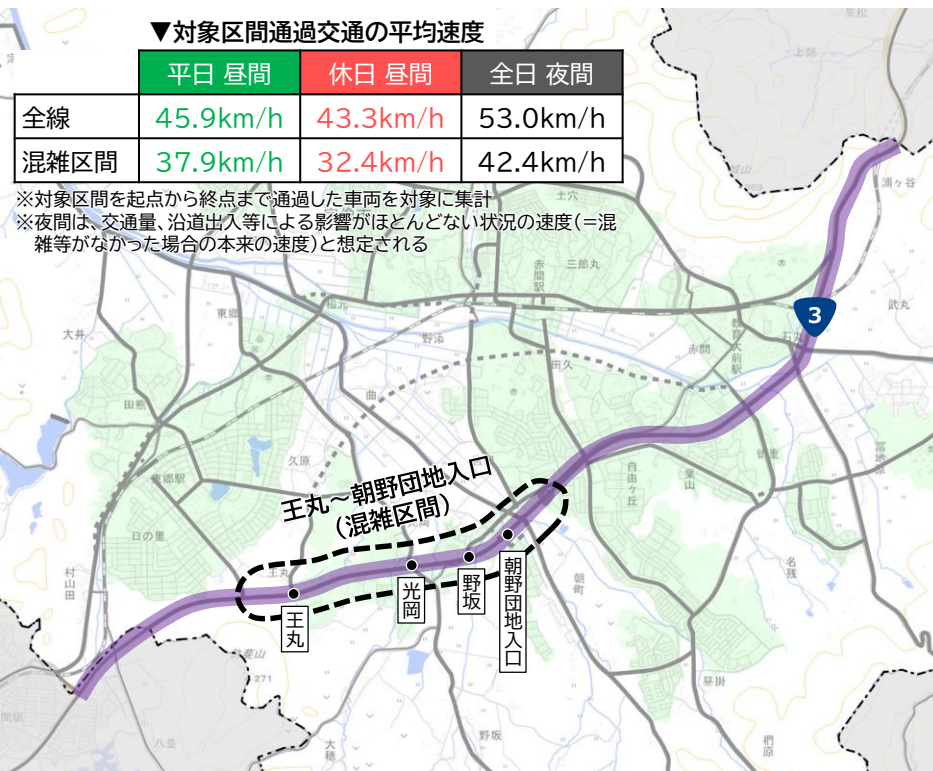
(1) 国道3号 ①速度分布(福津←岡垣方向)

- 全線では、昼間・夜間とも平均速度は40km/h（モニタリング指標目標値）以上を確保。
- ただし、通過車両ごとの平均速度をみると、平日・休日とも1～2割が40km/h未満となっており、通過する時間帯等により速度のばらつきが大きい。
- 混雑区間である「王丸～朝野団地入口」では、全線と比較して速度水準が低く、40km/h未満割合も高い。

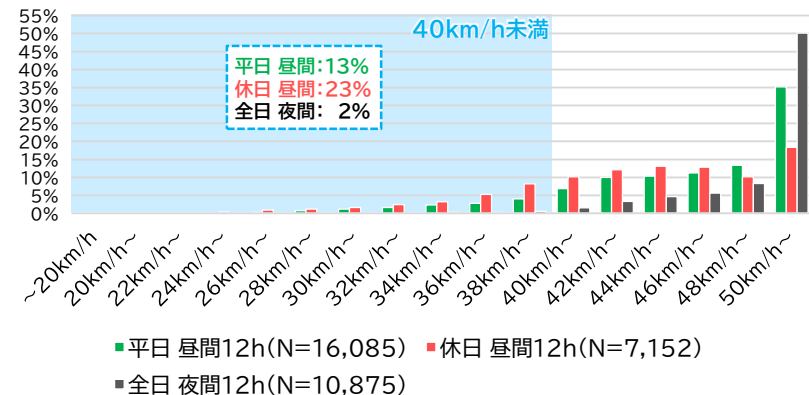
▼対象区間通過交通の平均速度

	平日 昼間	休日 昼間	全日 夜間
全線	45.9km/h	43.3km/h	53.0km/h
混雑区間	37.9km/h	32.4km/h	42.4km/h

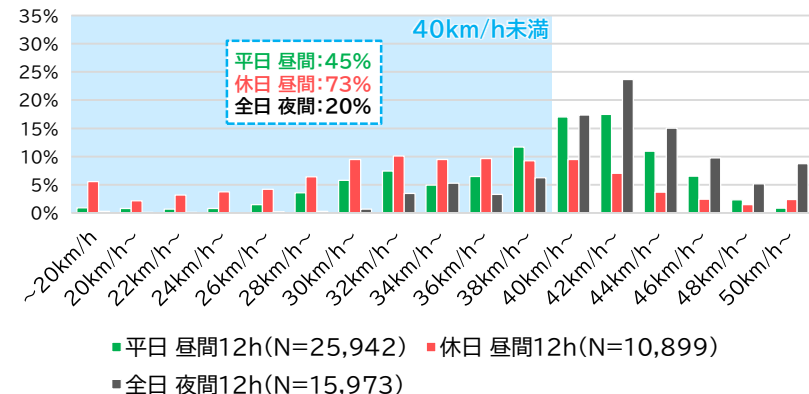
※対象区間を起点から終点まで通過した車両を対象に集計
 ※夜間は、交通量、沿道出入等による影響がほとんどない状況の速度（＝混雑等がなかった場合の本来の速度）と想定される



国道3号全線【福津←岡垣方向】



国道3号 王丸～朝野団地入口【福津←岡垣方向】

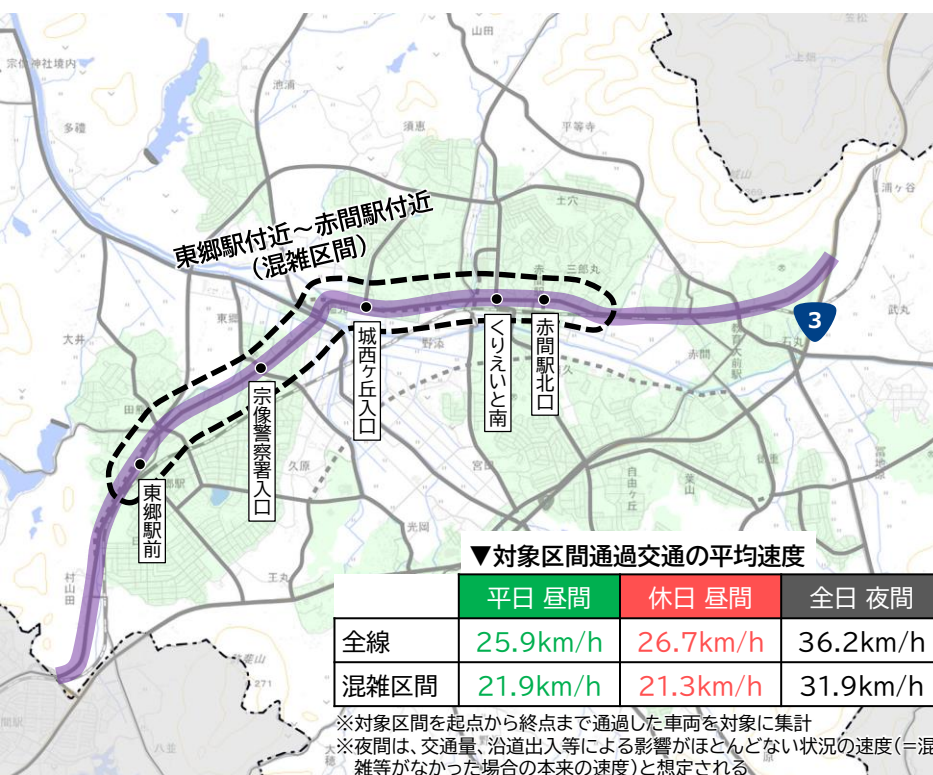


※ETC2.0データより集計 (R6.10)
 ※昼間12hは7時～19時、夜間12hは19時～翌7時
 ※ETC2.0データは、「ETC2.0プローブデータのオープン化に向けた基礎調査」（国土交通省国土技術政策総合研究所）の一環として、国土交通省から貸与されたものである。

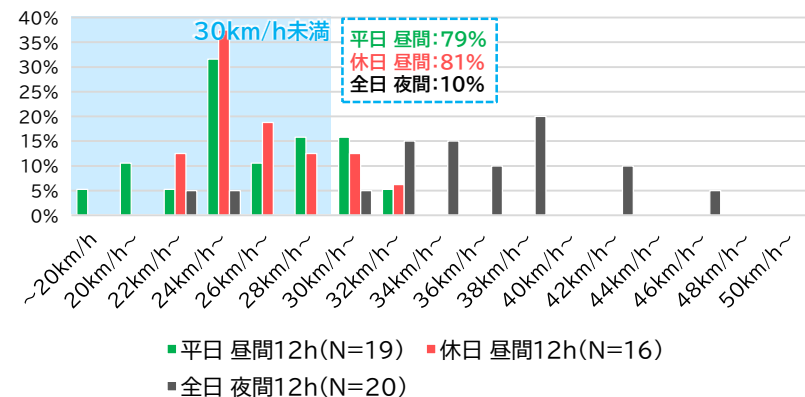
2-2. 追加集計・分析結果

(2)旧国道3号 ①速度分布(福津→岡垣方向)

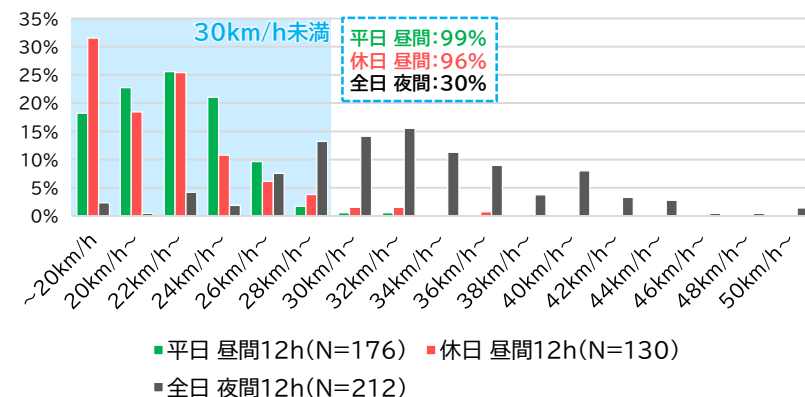
- 夜間（＝交通量、沿道出入等の影響がほぼ無い状況）では平均速度30km/h（モニタリング指標目標値）以上を確保しているものの、昼間は平日・休日とも30km/h未満の速度水準であり、交通集中、沿道出入等による速度低下がみられる。
- 混雑区間である「東郷駅付近～赤間駅付近」では、全線と比較してさらに速度水準が低い。



旧国道3号全線【福津→岡垣方向】



旧国道3号 東郷駅付近～赤間駅付近【福津→岡垣方向】



※ETC2.0データより集計（R6.10）

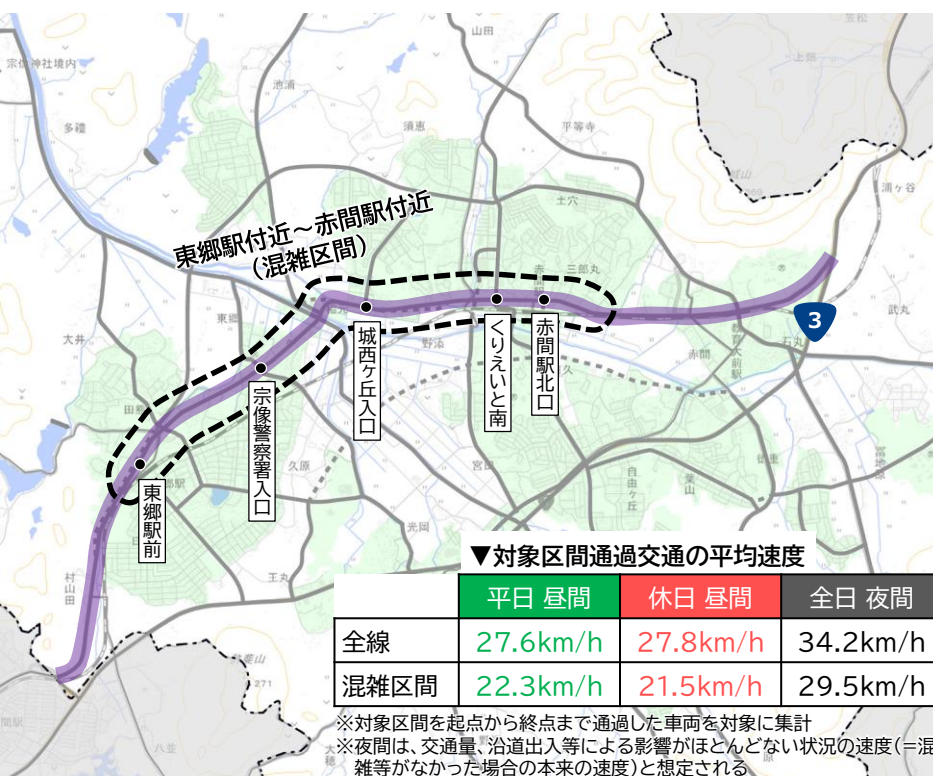
※昼間12hは7時～19時、夜間12hは19時～翌7時

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

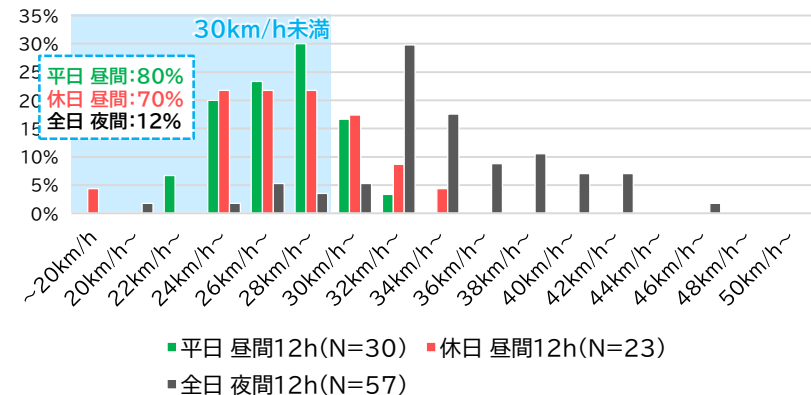
2-2. 追加集計・分析結果

(2)旧国道3号 ①速度分布(福津←岡垣方向)

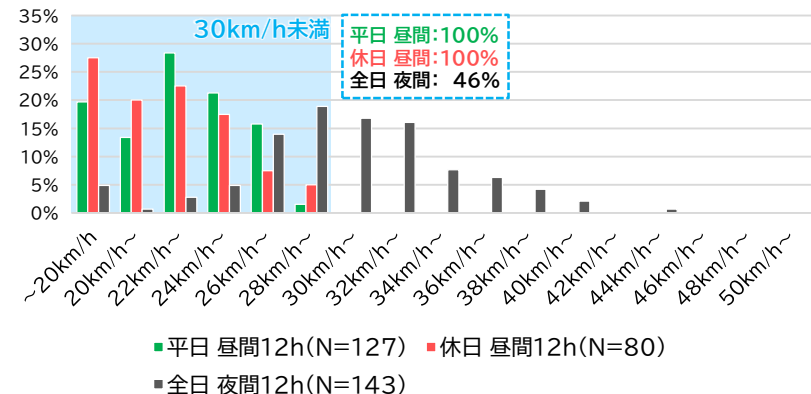
- 夜間（＝交通量、沿道出入等の影響がほぼ無い状況）では平均速度30km/h（モニタリング指標目標値）以上を確保しているものの、昼間は平日・休日とも30km/h未満の速度水準であり、交通集中、沿道出入等による速度低下がみられる。
- 混雑区間である「東郷駅付近～赤間駅付近」では、全線と比較してさらに速度水準が低い。



旧国道3号全線【福津←岡垣方向】



旧国道3号 東郷駅付近～赤間駅付近【福津←岡垣方向】



※ETC2.0データより集計（R6.10）

※昼間12hは7時～19時、夜間12hは19時～翌7時

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

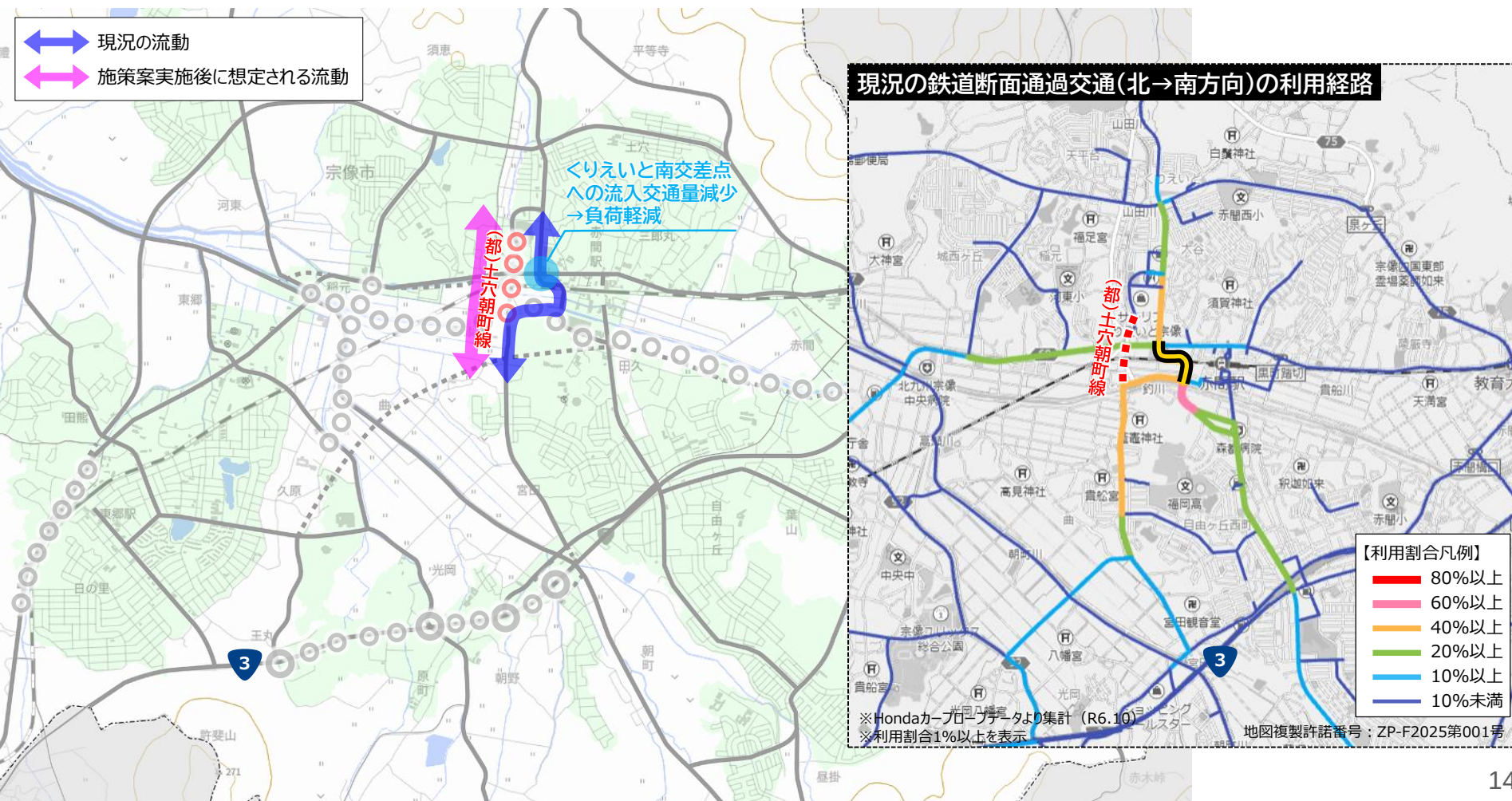
2-2. 追加集計・分析結果

(2)旧国道3号 ②アクションプランの有効性確認:南北方向の負荷軽減

前回までに提示済

○(都)土穴朝町線の整備により、南北方向の通過交通が転換することで、現道（土穴跨線橋）の交通量、くりえいと南交差点への流入交通量が減少し、**くりえいと南交差点の交通負荷軽減**が期待される。

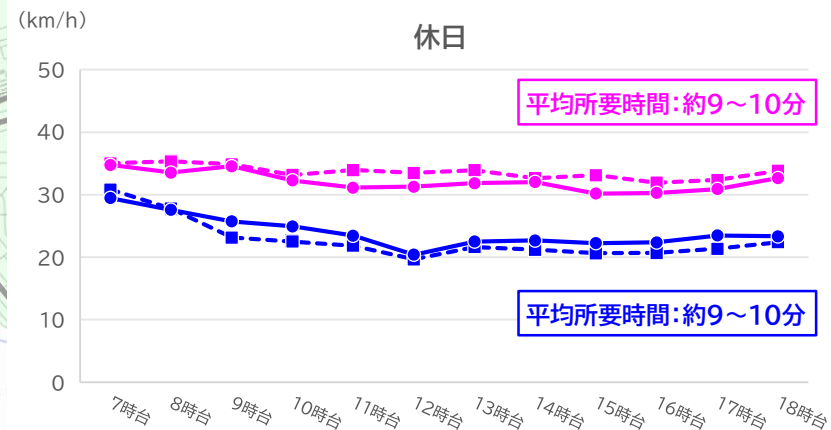
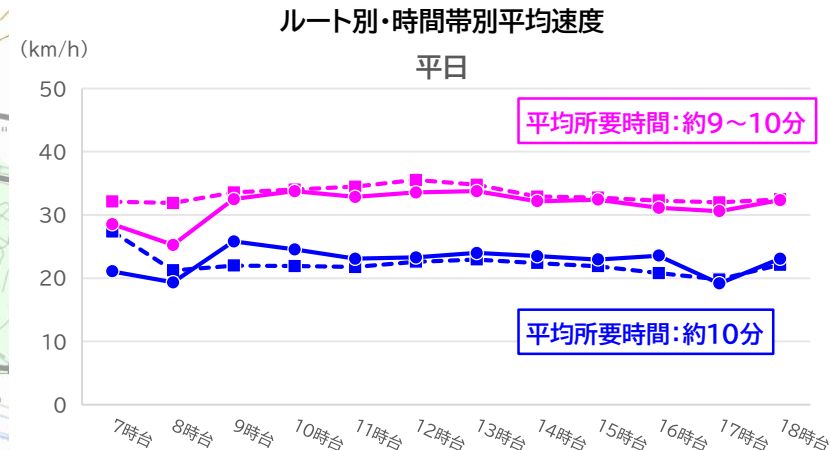
※一方、整備区間に接続する区間では交通量が増加し、交通混雑が懸念



2-2. 追加集計・分析結果

(2)旧国道3号 ②アクションプランの有効性確認:東西方向の負荷軽減(その1)

- 旧国道3号に比べ、(都)石丸河東線の方が速度水準が高く、信号密度も低いため、走行性が高い。
- (都)宗像福岡線の整備により、(都)石丸河東線の利便性が向上することで、**福津方面～くりえいと方面の移動において旧国道3号からの交通転換が期待される。**



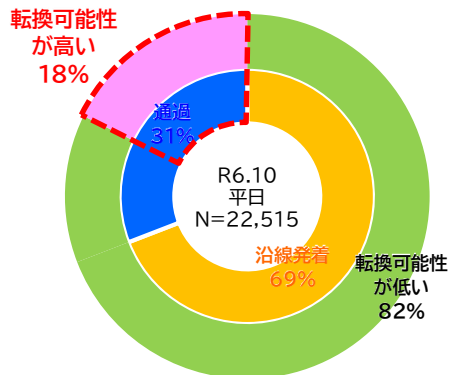
- - - 石丸河東線ルート(西→東) - 石丸河東線ルート(西←東)
 - - - 旧国道3号ルート(西→東) - 旧国道3号ルート(西←東)

2-2. 追加集計・分析結果

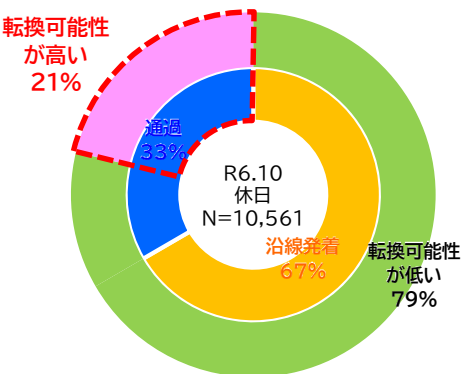
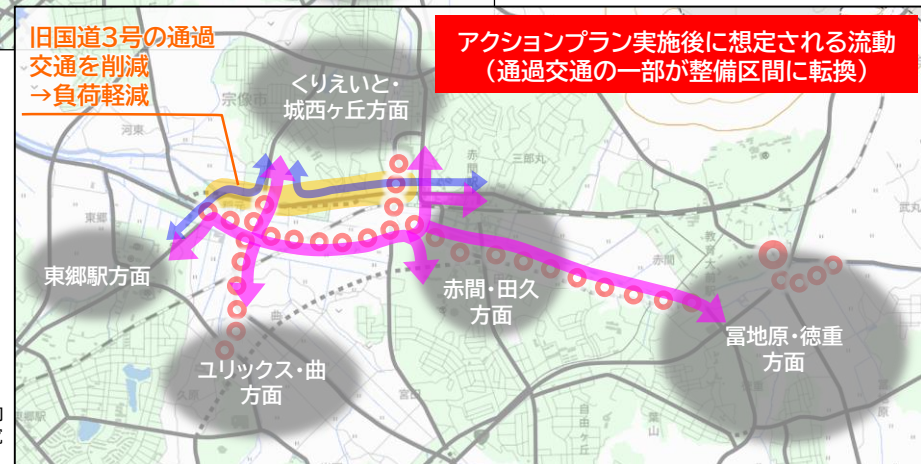
(2)旧国道3号 ②アクションプランの有効性確認:東西方向の負荷軽減(その2)

- 東郷橋付近～くりえいと付近を通過する交通の**約3割が通過交通**。その流動を確認すると、東郷駅方面～赤間・田久方面、くりえいと・城西ヶ丘方面などの交通が**約2割**存在している。
- これらの流動は、**(都)土穴朝町線、(都)徳重曲線**など、旧国道3号に並行するバイパスおよびそれに接続する南北路線を整備することで、**部分的な混雑区間の回避**が可能となるため、**旧国道3号からの交通転換**が期待される。

【東郷橋付近～くりえいと付近
利用交通の流動内訳】



アクションプラン実施により
交通転換が期待



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

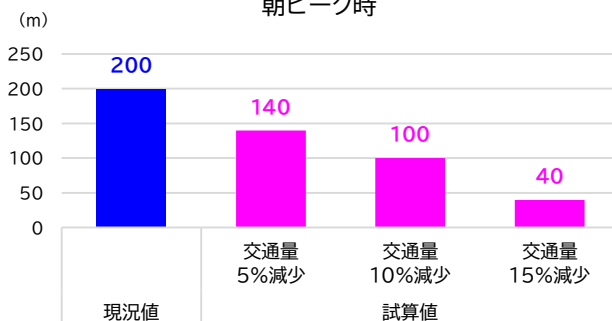
2-2. 追加集計・分析結果

(2)旧国道3号 ②アクションプランの有効性確認:東西方向の負荷軽減(その2)

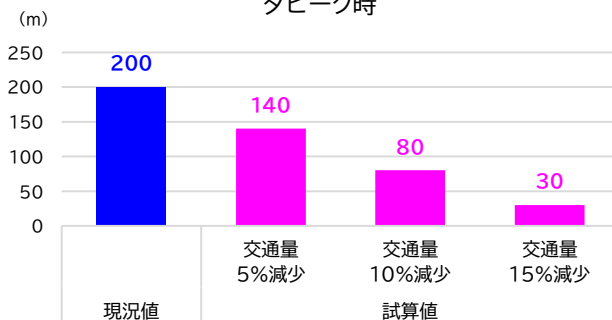
○交通量の減少による効果を試算した結果、
交通量が10%減少すると、東郷橋東交差点の最大滞留長（信号待ちで生じる車列長）は半減することが期待される。

【交通量減少による最大滞留長の変化(試算値)】
東郷橋東交差点(東側流入部)

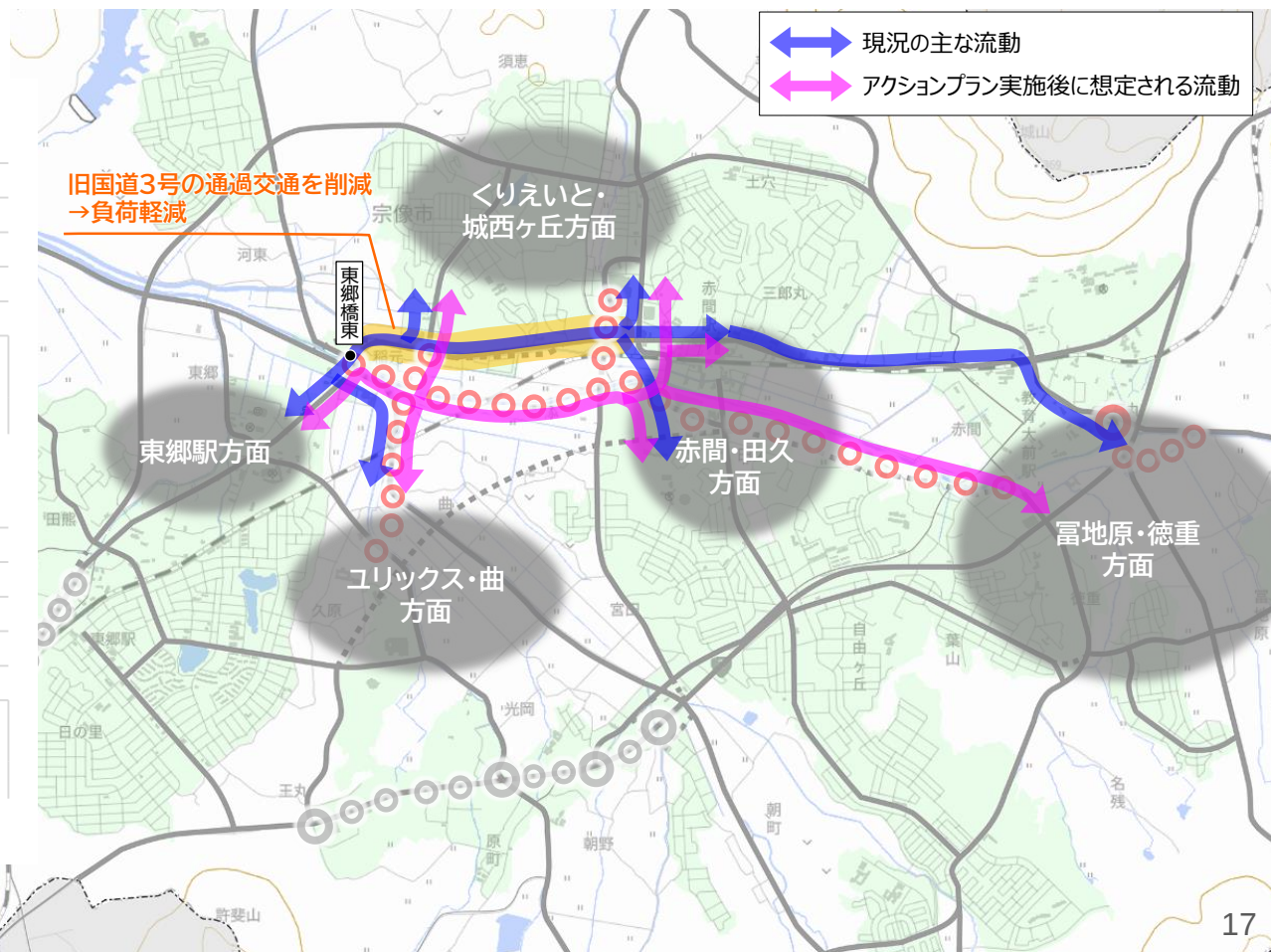
朝ピーク時



夕ピーク時



■現況 ■試算値



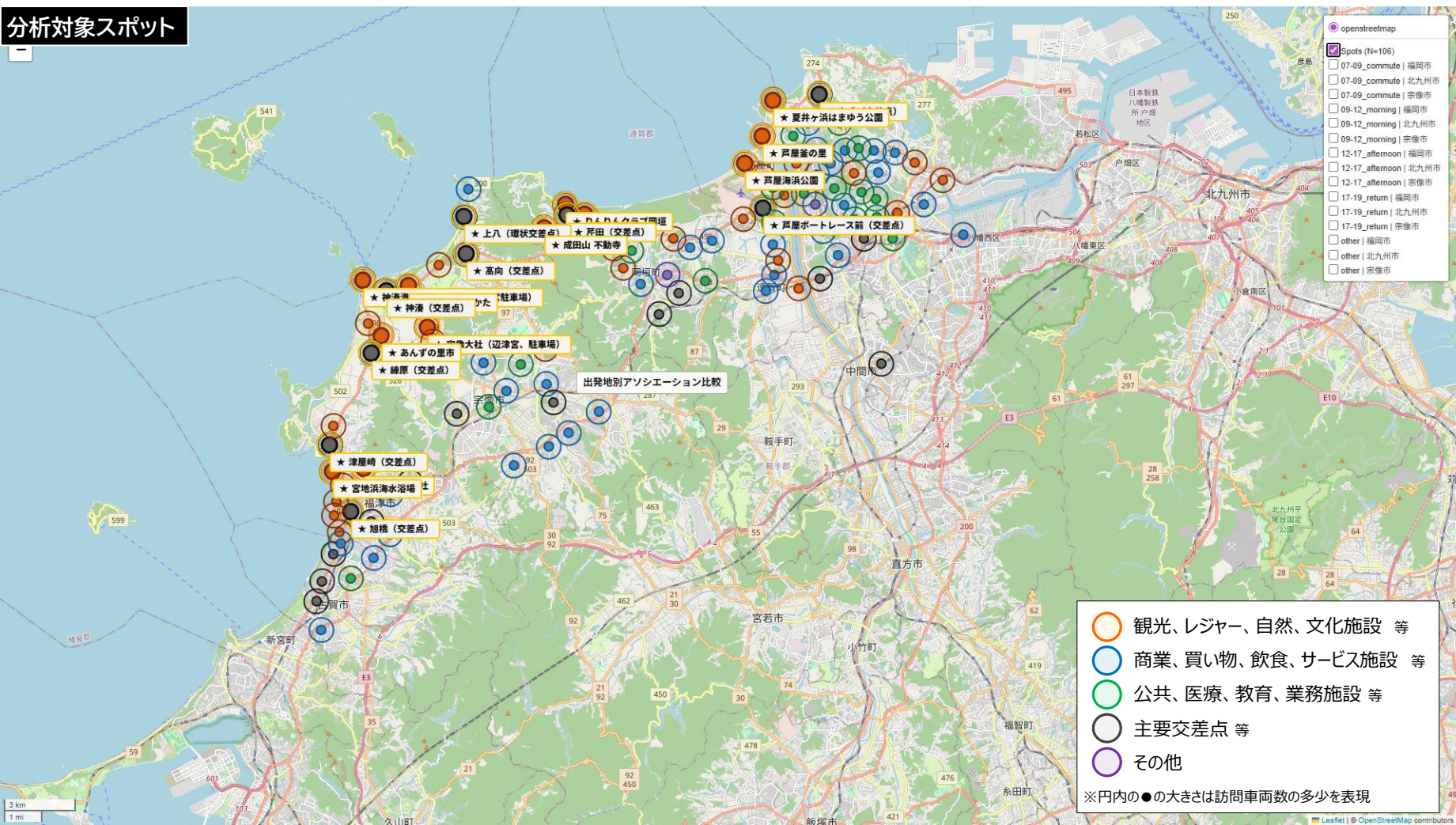
2-2. 追加集計・分析結果

(3)観光 ①立ち寄り状況

九州産業大学にて分析

- 宗像市、福津市、岡垣町の沿岸部における観光スポットの繋がりを可視化。
- 出発地を福岡市、北九州市、宗像市に分けて、観光スポット間の関連性の強さを分析。

分析対象スポット



2-2. 追加集計・分析結果

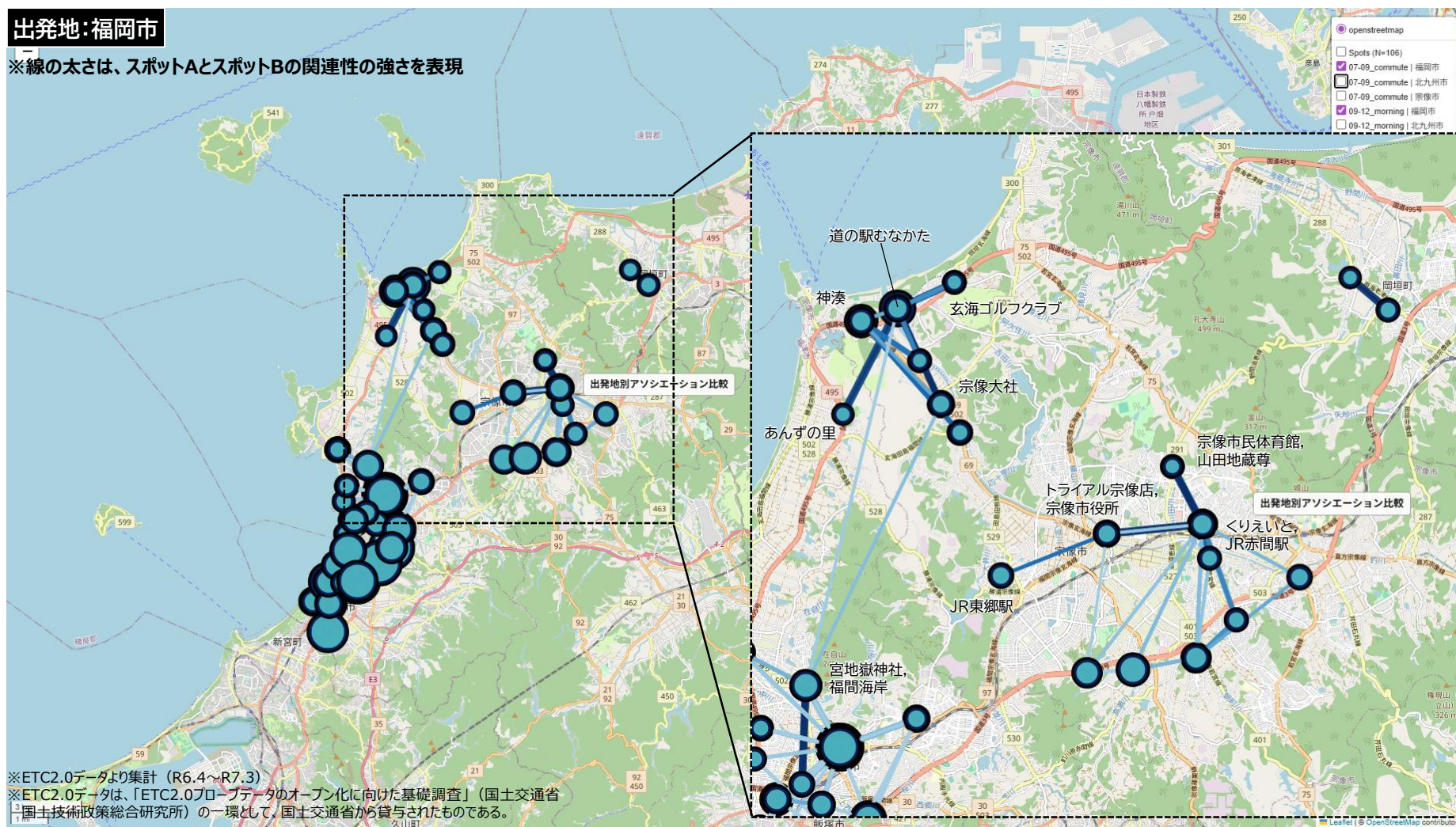
(3)観光 ①立ち寄り状況

九州産業大学にて分析

- 出発地が福岡市の場合、宗像市内の観光スポットへの立ち寄りが確認できる。
- 宗像大社、道の駅むなかたを中心とした結びつき、旧国道3号沿道商業施設等を中心とした結びつきがみられる。

出発地:福岡市

※線の太さは、スポットAとスポットBの関連性の強さを表現



※ETC2.0データより集計 (R6.4~R7.3)

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

2-2. 追加集計・分析結果

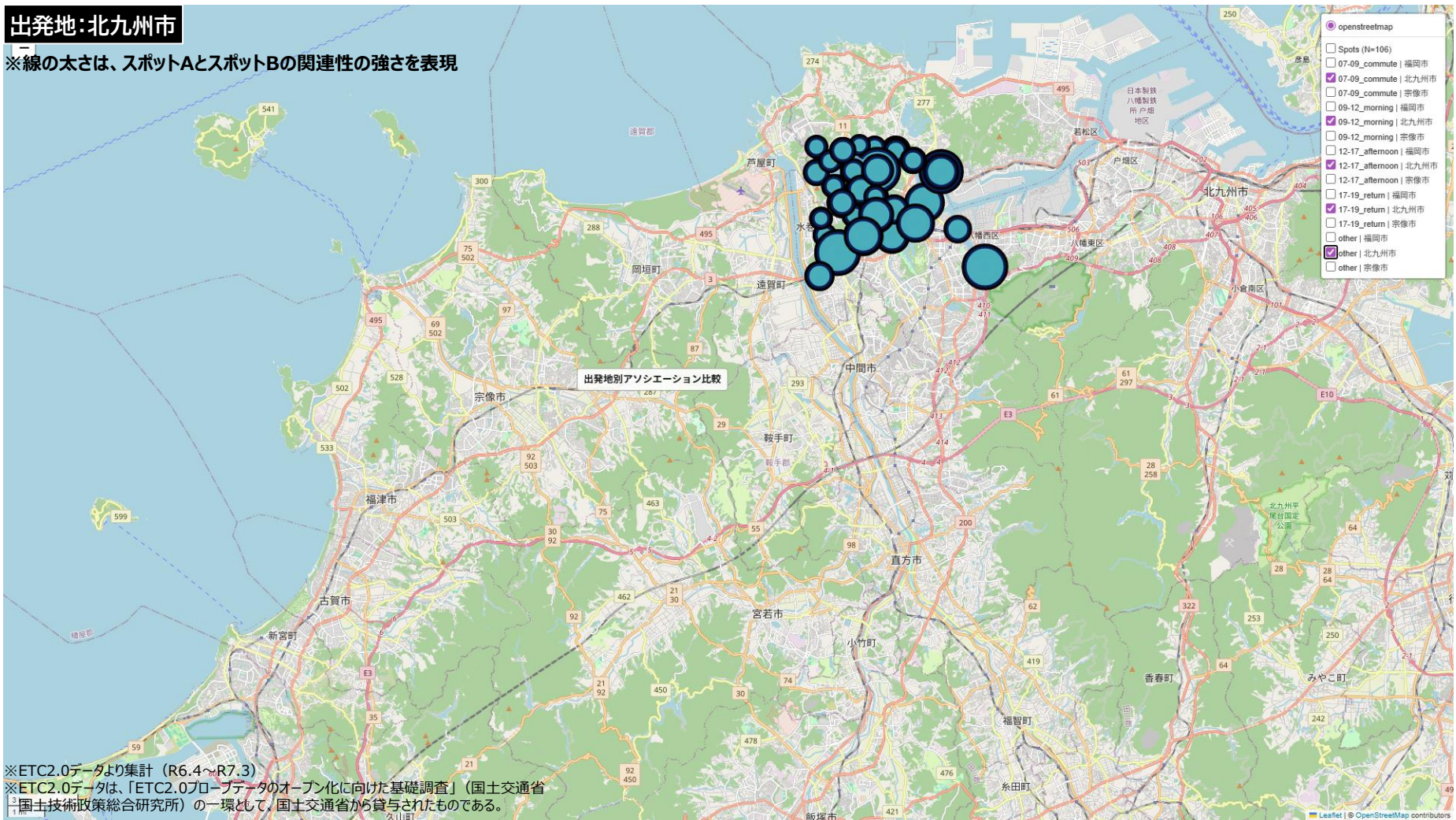
(3)観光 ①立ち寄り状況

九州産業大学にて分析

- 出発地が北九州市の場合、宗像市内の観光スポットへの立ち寄りは見られない。
→北九州市方面からの観光の呼び込みが今後の課題。

出発地:北九州市

※線の太さは、スポットAとスポットBの関連性の強さを表現



※ETC2.0データより集計 (R6.4~R7.3)

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

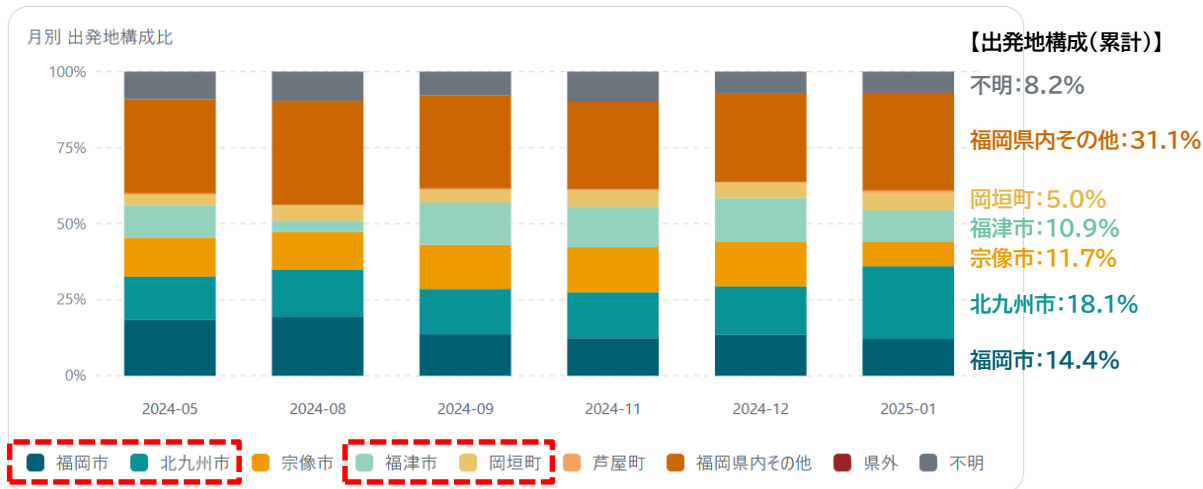
2-2. 追加集計・分析結果

(3)観光 ②個別スポットへの来訪状況

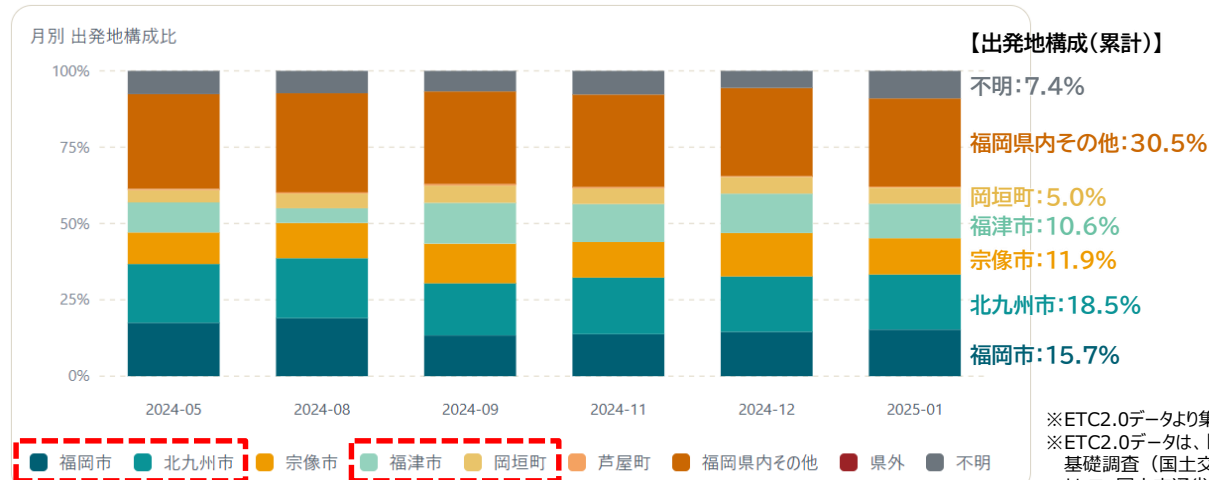
九州産業大学にて分析

- 宗像大社、道の駅むなかたともに、約半数が福岡市、北九州市、福津市、岡垣町からの来訪。
- これらの移動においては、広域ネットワーク（国道495号、国道3号等）の利用が想定される。

宗像大社（辺津宮、駐車場）



道の駅むなかた



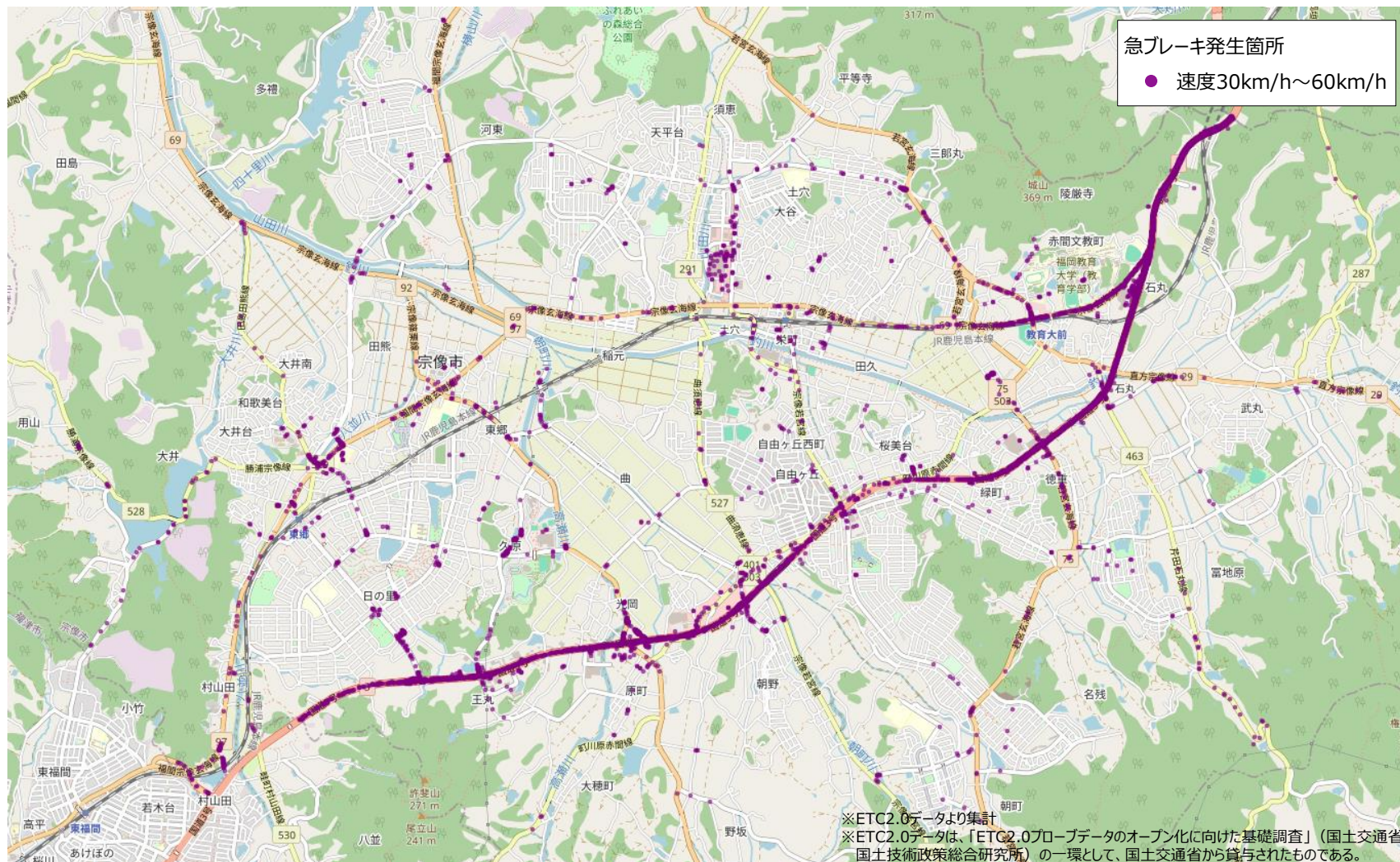
※ETC2.0データより集計（R6.5・8・9・11・12、R7.1の休日）
 ※ETC2.0データは、「ETC2.0プローブデータのオープン化に向けた基礎調査（国土交通省国土技術政策総合研究所）」の一環として、国土交通省から貸与されたものである。

2-2. 追加集計・分析結果

(4)生活道路 ①急ブレーキ発生状況

九州工業大学にて分析

- 速度30km/h～60km/hの急ブレーキ発生状況を可視化。
- 幹線道路を中心に急ブレーキが多発している一方で、生活道路でも急ブレーキが散見される。



2-2. 追加集計・分析結果

(4)生活道路 ①急ブレーキ発生状況

九州工業大学にて分析した結果を加工

- 通学路 かつ 歩道未設置・歩道狭小な生活道路においても、比較的速度が速い状態での急ブレーキが発生。
- 特に、急ブレーキ発生密度の高い箇所では、潜在的な交通危険箇所である可能性が高い。

赤間西小学校



日の里西小学校・日の里東小学校



※ETC2.0データより集計

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

3. パブリック・コメントの実施方針(案)

- 幅広く市民の意見を反映できるよう、以下の方針にてパブリック・コメント（市民参画手続）を実施。
- 次回（第6回）の策定委員会は、パブリック・コメント終了後の開催を予定。

実施期間	令和8年7月下旬 ～ 令和8年8月下旬（1ヶ月）
内容	第三次宗像市道路網整備計画について 【関連ファイル】第三次宗像市道路網整備計画（案）、概要版（案）
意見提出方法	① 担当課への書面の持参 ② 郵便 ③ FAX ④ 宗像市公式ホームページ ⑤ メール 【設置場所】 ・宗像市公式ホームページ ・担当課窓口 ・市役所情報コーナー ・大島行政センター ・メイトム宗像 ・宗像ユリックス ・サンリブくりえいと宗像 ※メイトム宗像と各地区コミュニティ・センターでは、タブレット端末での閲覧が可能。