

第三次宗像市道路網整備計画 第2回策定委員会資料

令和7年3月24日

1 .第1回委員会意見等を踏まえた基本理念・方針（案）	2
2 .幹線道路網（案）の検討	4
2 - 1 .幹線道路網（案）の考え方	4
2 - 2 .平常時の幹線道路網（案）	5
2 - 3 .中心拠点等	9
2 - 4 .災害時の幹線道路網（案）	10
2 - 5 .本市の幹線道路網（案）	12
3 .幹線道路網の現状と課題	13
3 - 1 .道路整備状況	13
3 - 2 .速度分布	17
3 - 3 .主要路線の交通概況	19
3 - 4 .都市内外の連絡機能	24
3 - 5 .中心拠点、拠点等	28
3 - 6 .防災	37
4 .幹線道路網の施策の方向性（案）	39

1. 第1回策定委員会意見等を踏まえた基本理念・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（ウォーカブル）
- ・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

●国県道の整備状況

- ・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

●国県道の道路構造

- ・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〕

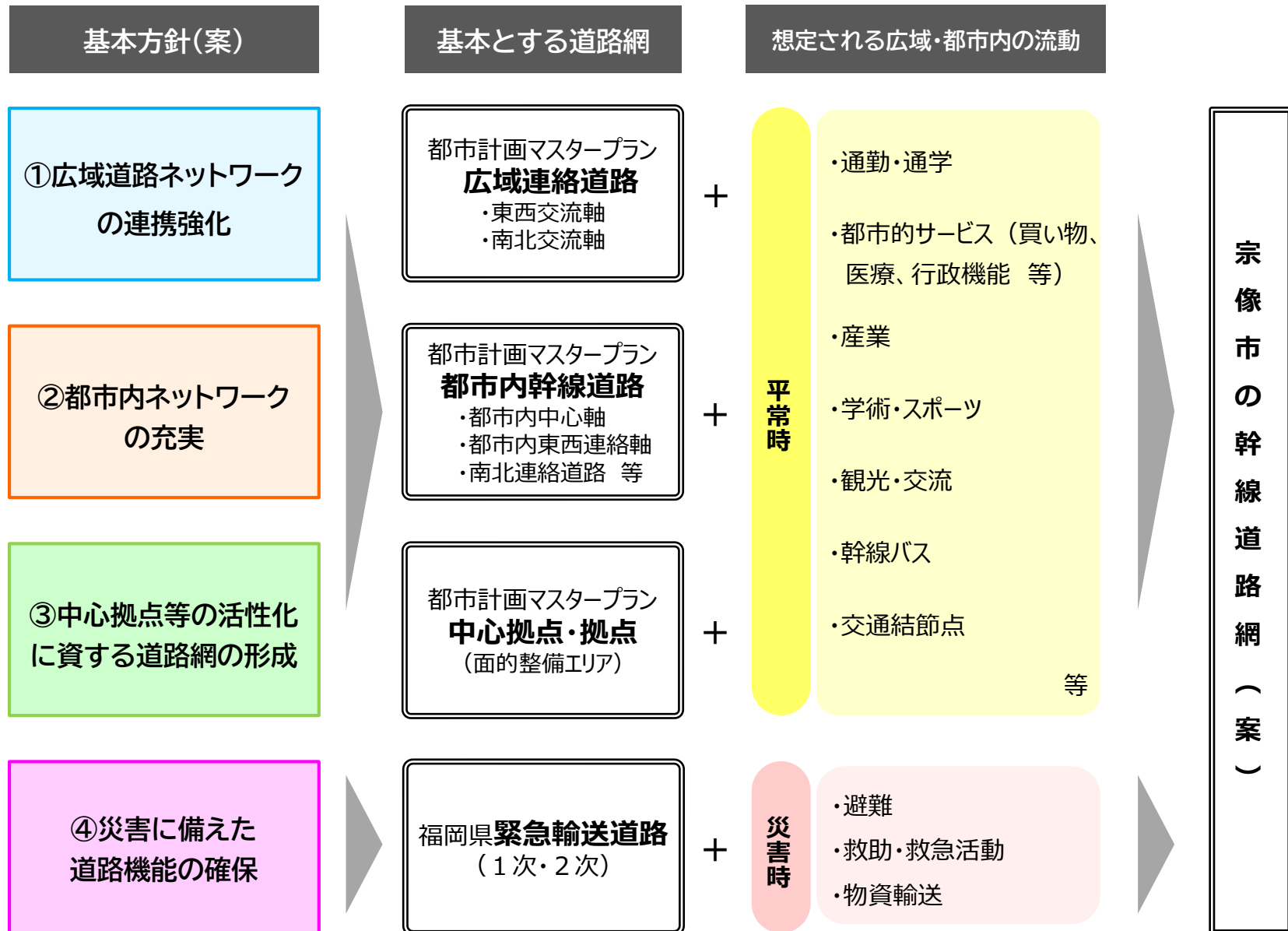
- 駅・バス停の交通結節機能〔駅へのアクセス性向上、P&R利用環境の改善、複数の交通機関が乗り継ぐ交通結節点の機能強化〕
- 郊外集落地等の生活交通手段〔新モビリティの導入、各種輸送サービスの連携、福祉施策との連携〕
- 新たな交通サービス〔MaaSの推進、観光客向け交通サービス〕
- 官民共創による先進技術〔自動運転等の先進技術の実証実験〕
- 歩行者自転車NW、人中心のまちなか空間、歴史・観光軸、街道軸
- ユニバーサルデザインの道路

◆基本方針(案)に関連する前回委員会での主なご意見

基本方針(案)	第1回策定委員会における主なご意見(基本方針に関連するもの)
①広域道路ネットワークの連携強化	○宗像市民の多くは、北九州都市圏や福岡都市圏へ通勤移動しており、最近では若宮市域への通勤等の交通量が増加していることから、市外周辺地域等への流動を踏まえること。 ○市外周辺地域等との連絡という視点では、東西軸の国道3号に加えて、高速ICとの軸についても検討すること。
②都市内ネットワークの充実	○コミュニティバスやオンデマンドバスに係る乗降場所の確保等、将来の公共交通のあり方を踏まえた道路整備について考えること。 ○広義的な観点では、歩行者の安全性の確保に係る視点、特に通学路を含めた歩道整備について考えること。 ○交通事故等データを調査・分析の上、生活道路に係る視点を検討すること。
③中心拠点等の活性化に資する道路網の形成	○赤間駅等の拠点周辺の道路整備の方向性として、人を中心とした道路整備のあり方、視点を踏まえること。 ○高齢者や子どもたちが安全に通行できる道路整備について、検討すること。 ○今後は車輛の運転をしない方々の視点も検討すること。
④災害に備えた道路機能の確保	○道路整備と合わせて浸水等の災害リスクを踏まえた生活しやすい環境整備について検討すること。 ○災害リスクを踏まえた道路網整備として、例えば、市内の救助や物資輸送の拠点、第一次・第二次救急医療機関等の拠点を結ぶ路線のあり方について考えること。 ○「雨に強いまちづくりビジョン」における長期的な目標を踏まえつつ、一方で、浸水は毎年発生し得ることを考慮し、代替路線や迂回路等についての考え方を検討すること。

2. 幹線道路網(案)の検討

2-1. 幹線道路網(案)の考え方



2. 幹線道路網(案)の検討

2-2. 平常時の幹線道路網(案):広域

(1)基本道路網:広域連絡道路(都市計画マスタープラン)

○都市計画マスタープランにおいて、福岡・北九州都市圏、筑豊地域等の市外とのアクセスを担うこととされている**広域連絡道路**は、本計画においても重要な路線と位置付ける。

広域連絡道路

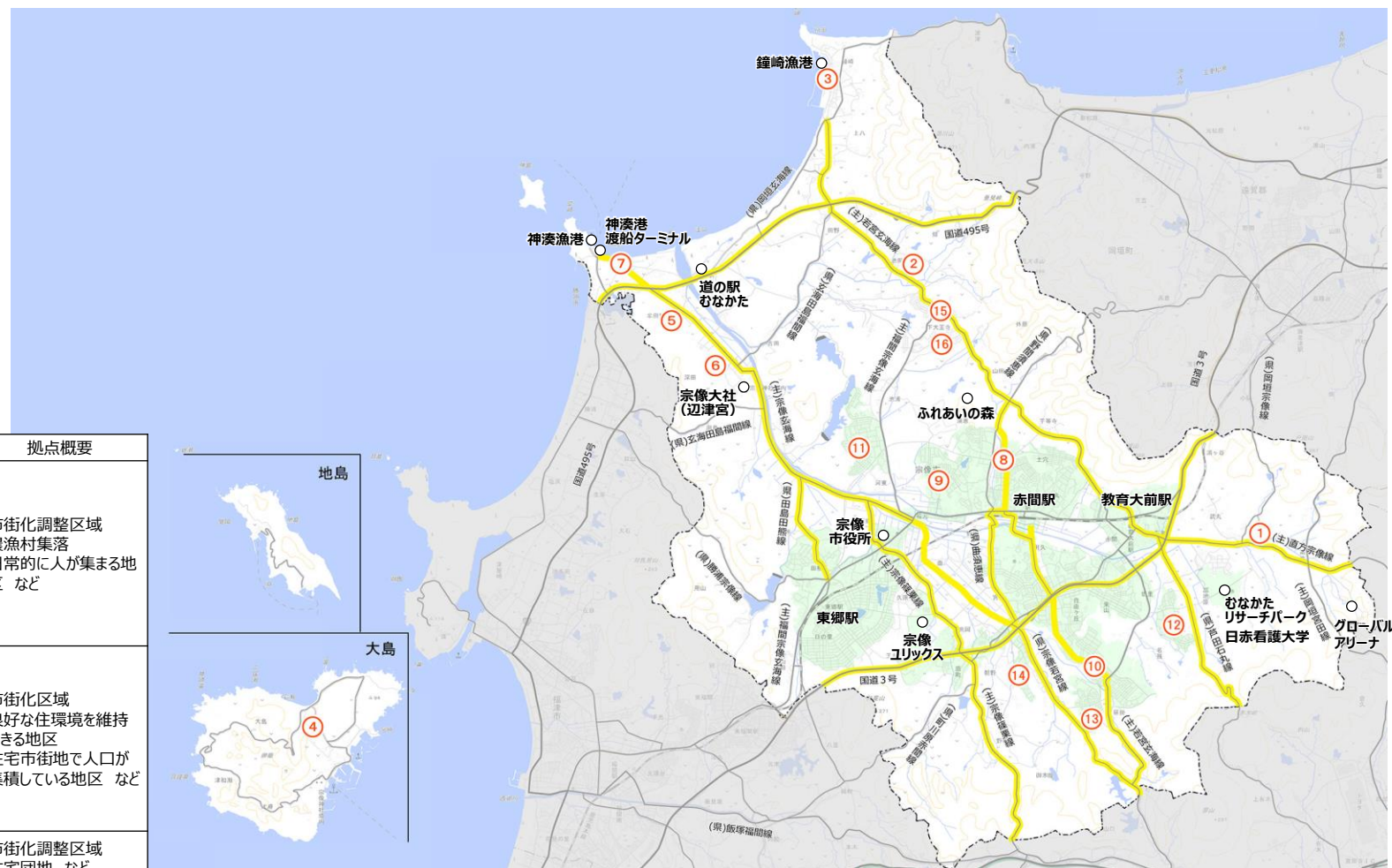
東西交流軸
西側南北交流軸
東側南北交流軸

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(道路・交通施設の整備方針)

道路種別

高速道路
国道
主要地方道
一般県道

用途地域



<人口集積地域(拠点)>

図番号	拠点区分	設定箇所	拠点概要
①	地域中心	吉武地区	・市街化調整区域 ・農漁村集落 ・日常的に人が集まる地区 など
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	ぐりえいと北	・市街化区域 ・良好な住環境を維持できる地区 ・住宅市街地で人口が集積している地区 など
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	大王寺	・市街化調整区域 ・住宅団地 など
⑯		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、宗像市立地適正化計画

2. 幹線道路網(案)の検討

2-2. 平常時の幹線道路網(案):広域

(2)必要道路網の精査・追加結果

○市内居住者の市外への通勤通学・買い物、観光やビジネスでの市外からの来訪など、広域流動・連携の視点で重要な路線を追加する。⇒ (主) 福岡宗像玄海線、(主) 岡垣宮田線 等

広域連絡道路

東西交流軸
西側南北交流軸
東側南北交流軸

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(道路・交通施設の整備方針)

道路種別

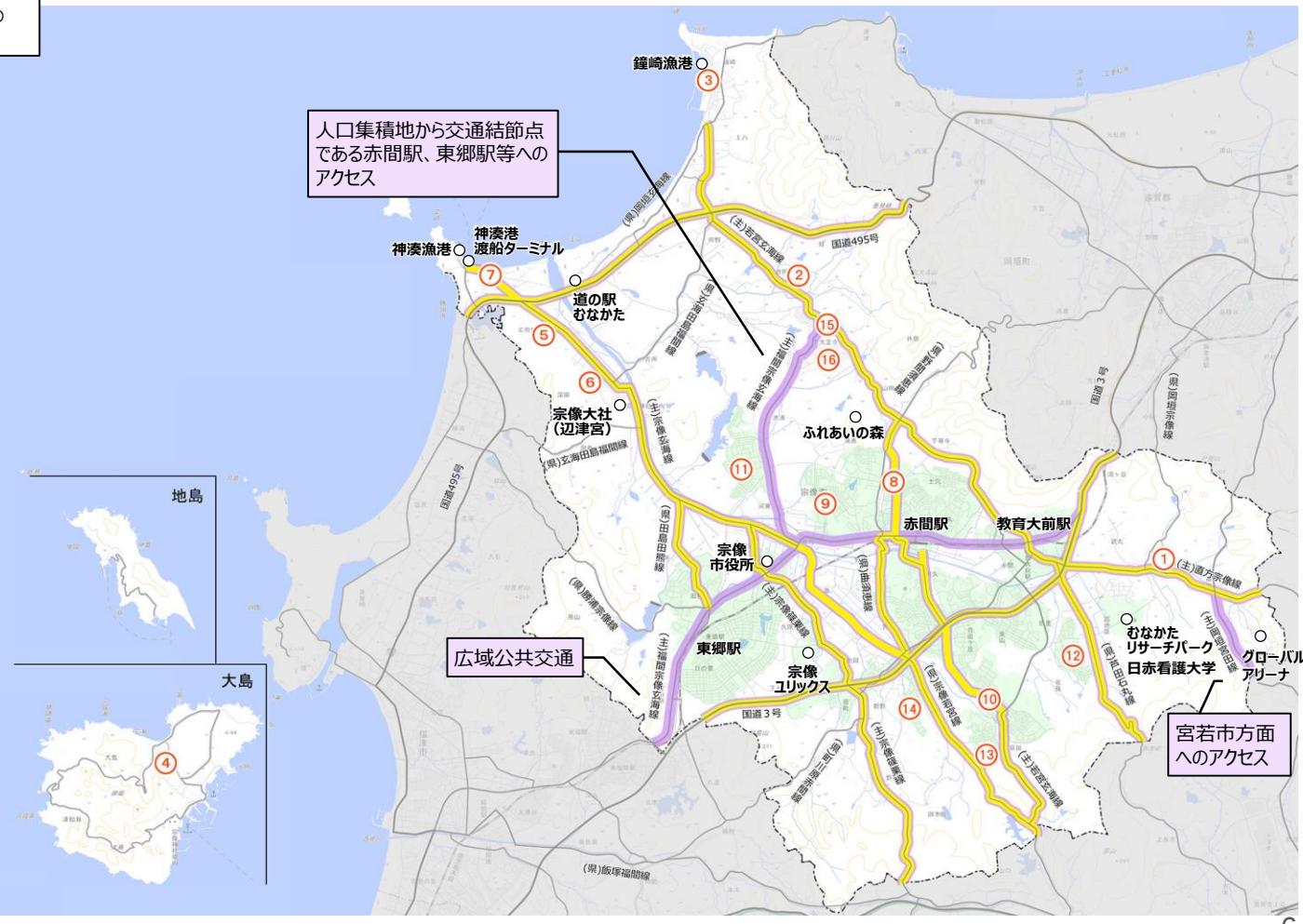
高速道路
国道
主要地方道
一般県道

用途地域

広域連絡道路の
補完ネットワーク

<人口集積地域(拠点)>

図番号	拠点区分	設定箇所	拠点概要
①	地域中心	吉武地区	・市街化調整区域 ・農漁村集落 ・日常的に人が集まる地区 など
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	ぐりえいと北	・市街化区域 ・良好な住環境を維持できる地区 ・住宅市街地で人口が 集積している地区 など
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	・市街化調整区域 ・住宅団地 など
⑮		大王寺	
⑯		公園通り	



2. 幹線道路網(案)の検討

2-2. 平常時の幹線道路網(案):都市内

(1)基本道路網:都市内幹線道路(都市計画マスタープラン)

○都市計画マスタープランにおいて、宗像地域と玄海地域の連絡、市街地相互の連絡機能を担うこととされている**都市内幹線道路**は、本計画においても重要な路線と位置付ける。

都市内幹線道路

都市内中心軸
都市内東西連絡軸
南北連絡道路
都市計画道路

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（道路・交通施設の整備方針）

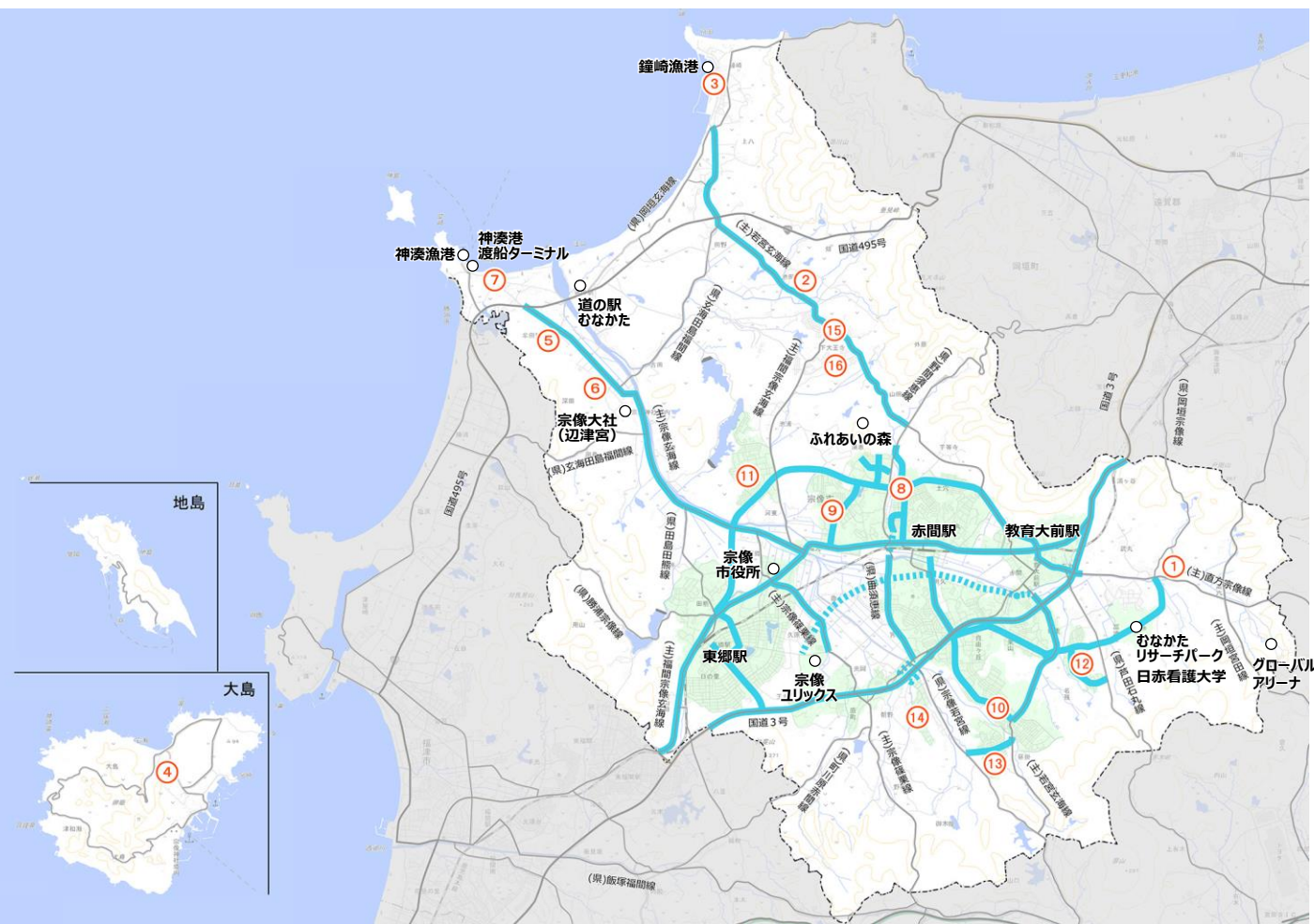
道路種別

高速道路
国道
主要地方道
一般県道

用途地域

<人口集積地域(拠点)>

図番号	拠点区分	設定箇所	拠点概要
①	地域中心	吉武地区	・市街化調整区域 ・農漁村集落 ・日常的に人が集まる地区 など
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	ぐりえいと北	・市街化区域 ・良好な住環境を維持できる地区 ・住宅市街地で人口が 集積している地区 など
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	大王寺	・市街化調整区域 ・住宅団地 など
⑯		公園通り	



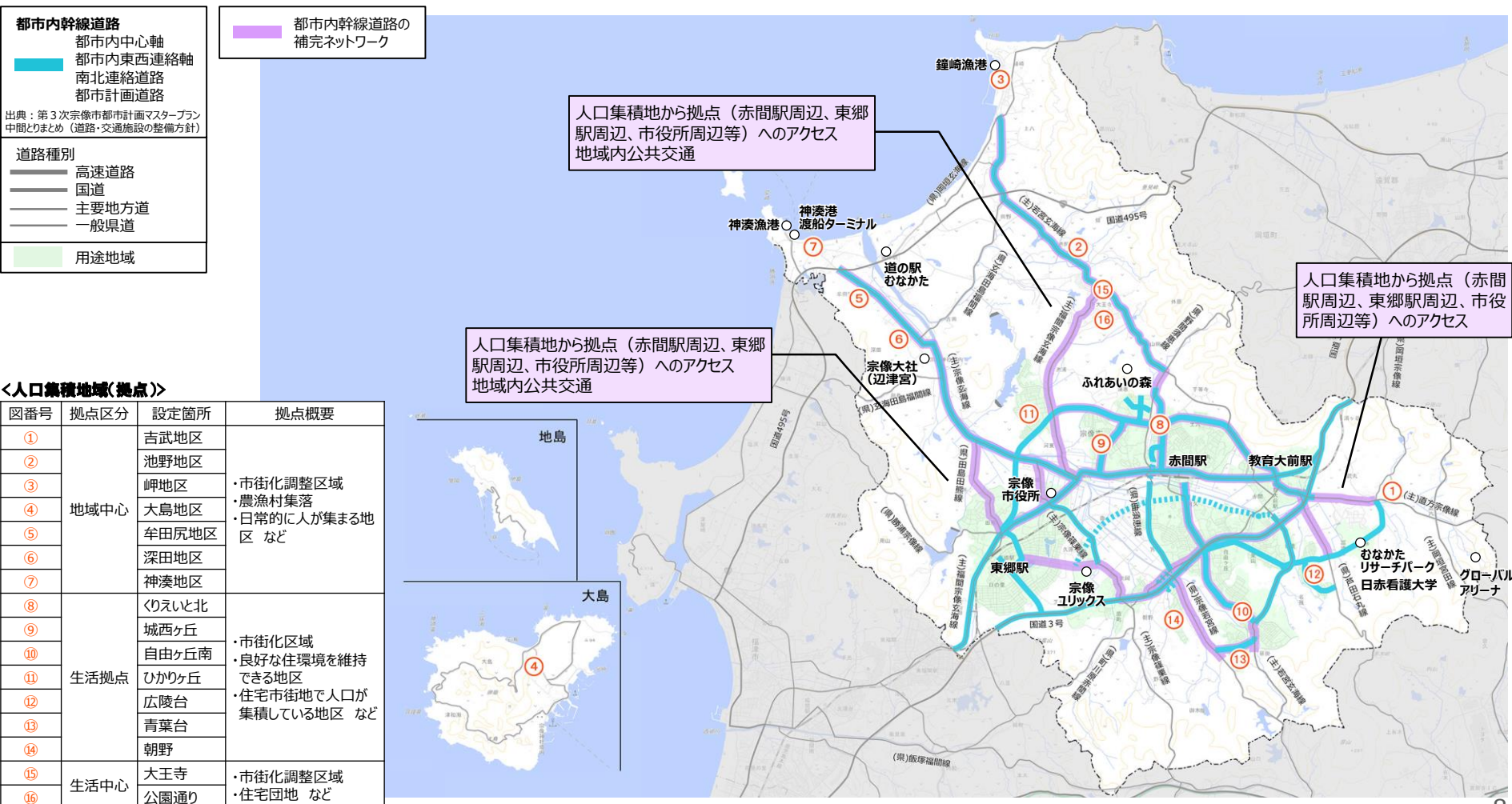
2. 幹線道路網(案)の検討

2-2. 平常時の幹線道路網(案)

(2)必要道路網の精査・追加結果

○鉄道駅、および主要施設へのアクセスなど、日常的な市域内での流動の視点で重要な路線を追加する。

⇒ (県) 宗像若宮線、(県) 芹田石丸線 等



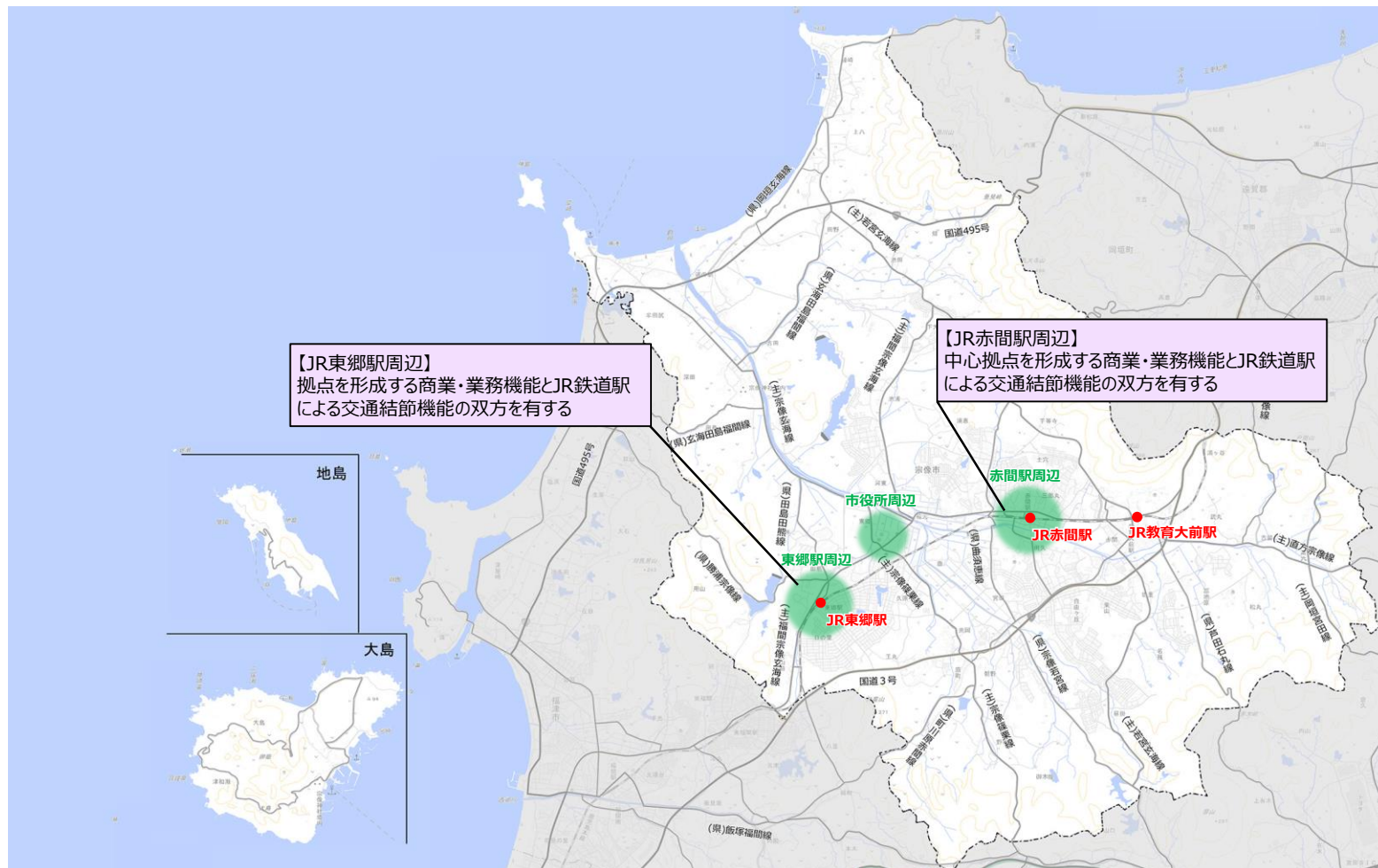
2. 幹線道路網(案)の検討

2-3. 中心拠点等

- 都市計画マスタープランにおいては、商業・業務機能を有する中心拠点を「赤間駅周辺」、拠点を「東郷駅周辺」・「市役所周辺」と設定している。
- そのうち、交通結節機能を有する「JR赤間駅周辺」及び「JR東郷駅周辺」については、自動車交通に加え、歩行者・自転車に配慮した空間整備を検討するエリアとして位置付ける。

● 中心拠点・拠点
● 交通結節点

道路種別
— 高速道路
— 国道
— 主要地方道
— 一般県道



2. 幹線道路網(案)の検討

2-4. 災害時の幹線道路網(案)

(1) 基本道路網: 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

○ 緊急輸送道路は、大規模地震の発生直後より、被災地の災害応急対策に従事する者、または災害応急対策に必要な物資の輸送、その他応急措置を実施するための緊急輸送を確保するために必要な道路であり、**本計画においても防災上重要な路線**と位置付ける。

緊急輸送道路

- 1次ネットワーク
- 2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)

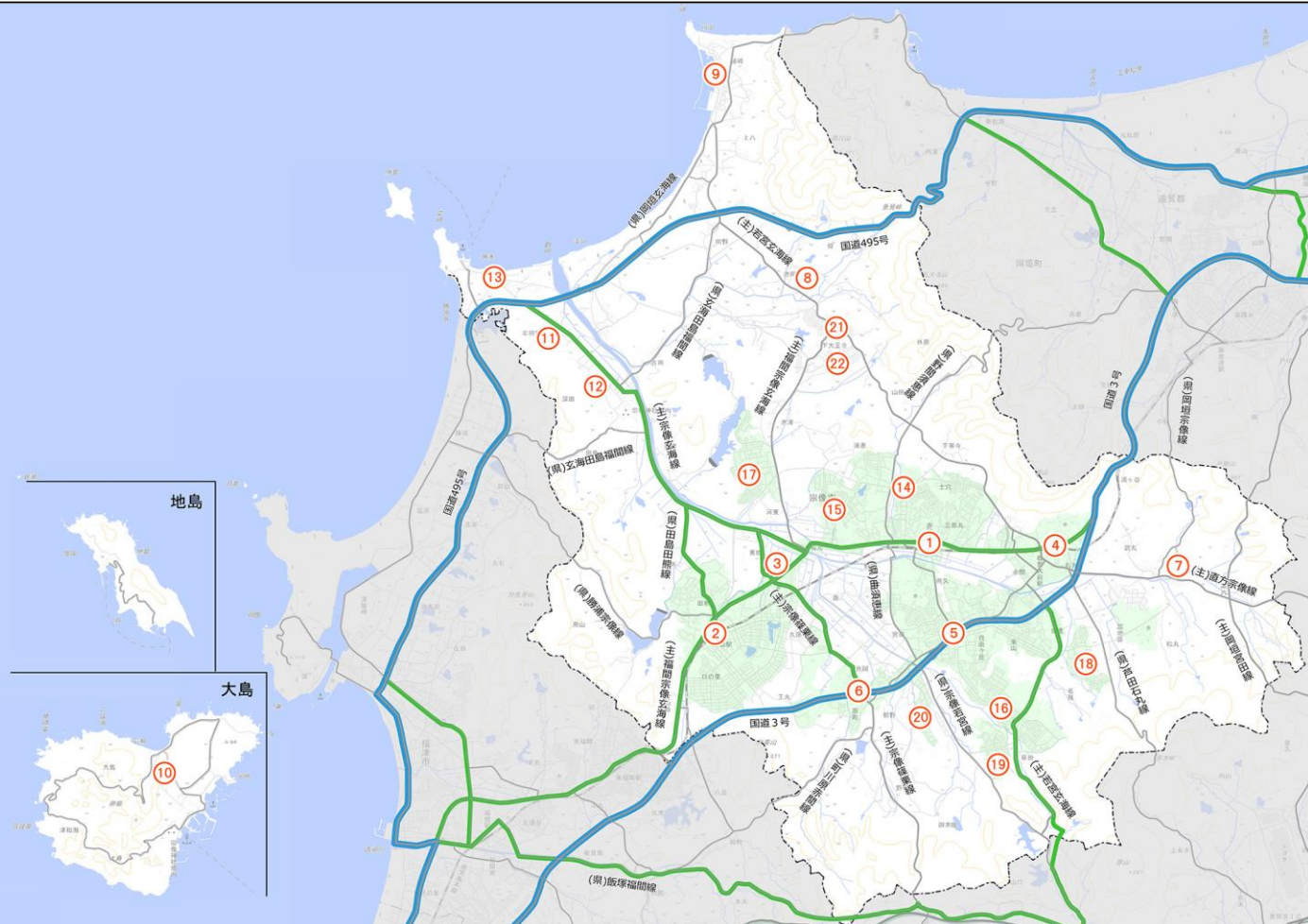
道路種別

- 高速道路
- 国道
- 主要地方道
- 一般県道

用途地域

<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	地域拠点	自由ヶ丘3丁目周辺
⑥	光岡交差点周辺	
⑦	吉武地区	
⑧	池野地区	
⑨	岬地区	
⑩	地域中心	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	

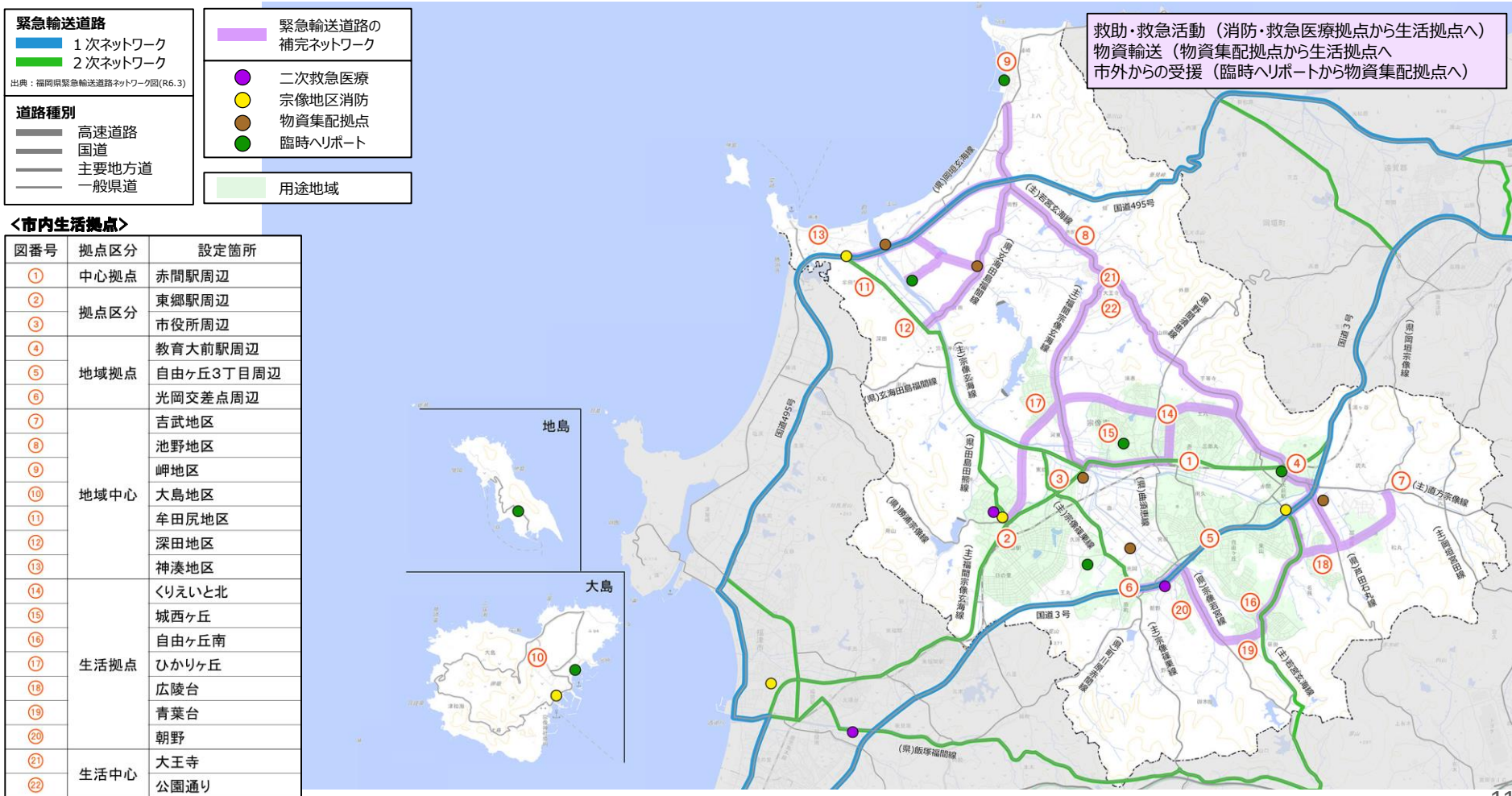


2. 幹線道路網(案)の検討

2-4. 災害時の幹線道路網(案)

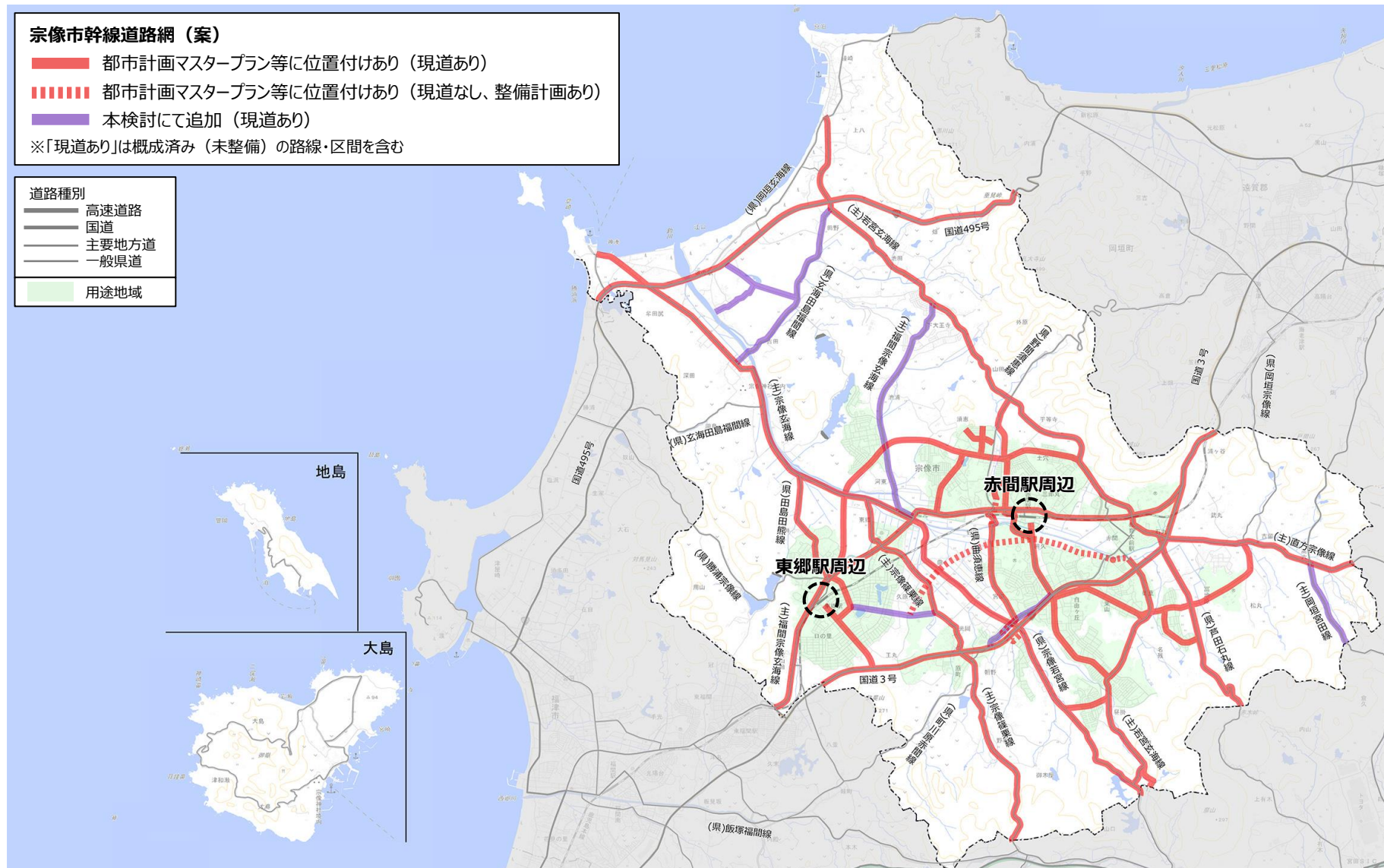
(2)必要道路網の精査・追加結果

○福岡県で策定した緊急輸送道路を基本に、救助・救急活動、物資輸送、市外からの受援活動等の面から本市の防災上重要な道路を追加する。⇒ (主) 福岡宗像玄海線、(主) 若宮玄海線、(県) 宗像若宮線 等



2. 幹線道路網(案)の検討

2-5. 本市の幹線道路網(案)



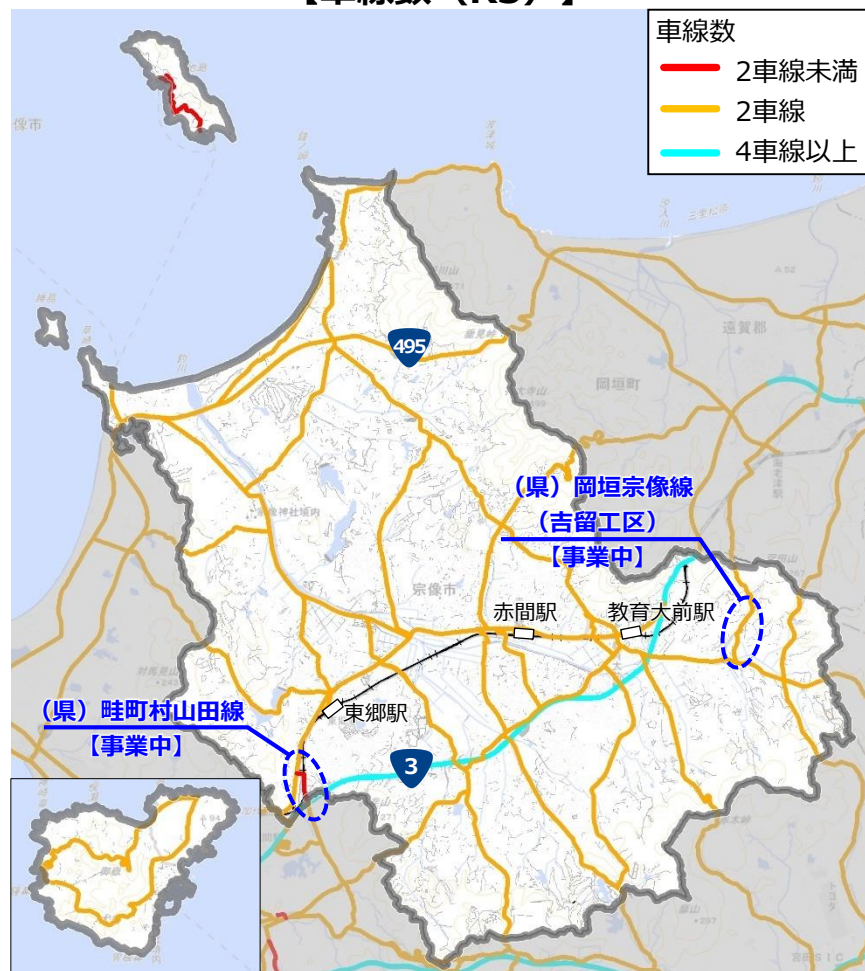
3. 幹線道路網の現状と課題

3-1. 道路整備状況

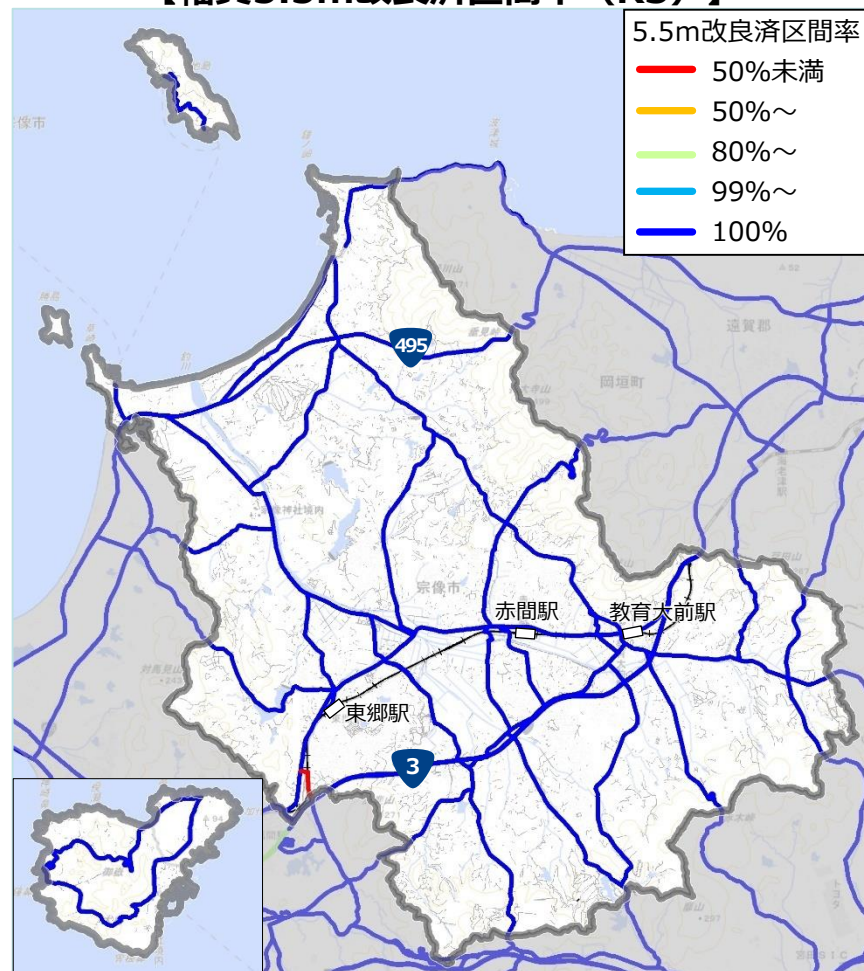
(1) 国道・県道

- 市内の国道・県道網は、国道3号のみが多車線であり、それ以外は基本的に2車線道路である。
- 現在、(県) 畦町村山田線、(県) 岡垣宗像線において、道路改良事業を実施中である。

【車線数 (R3)】



【幅員5.5m改良済区間率 (R3)】



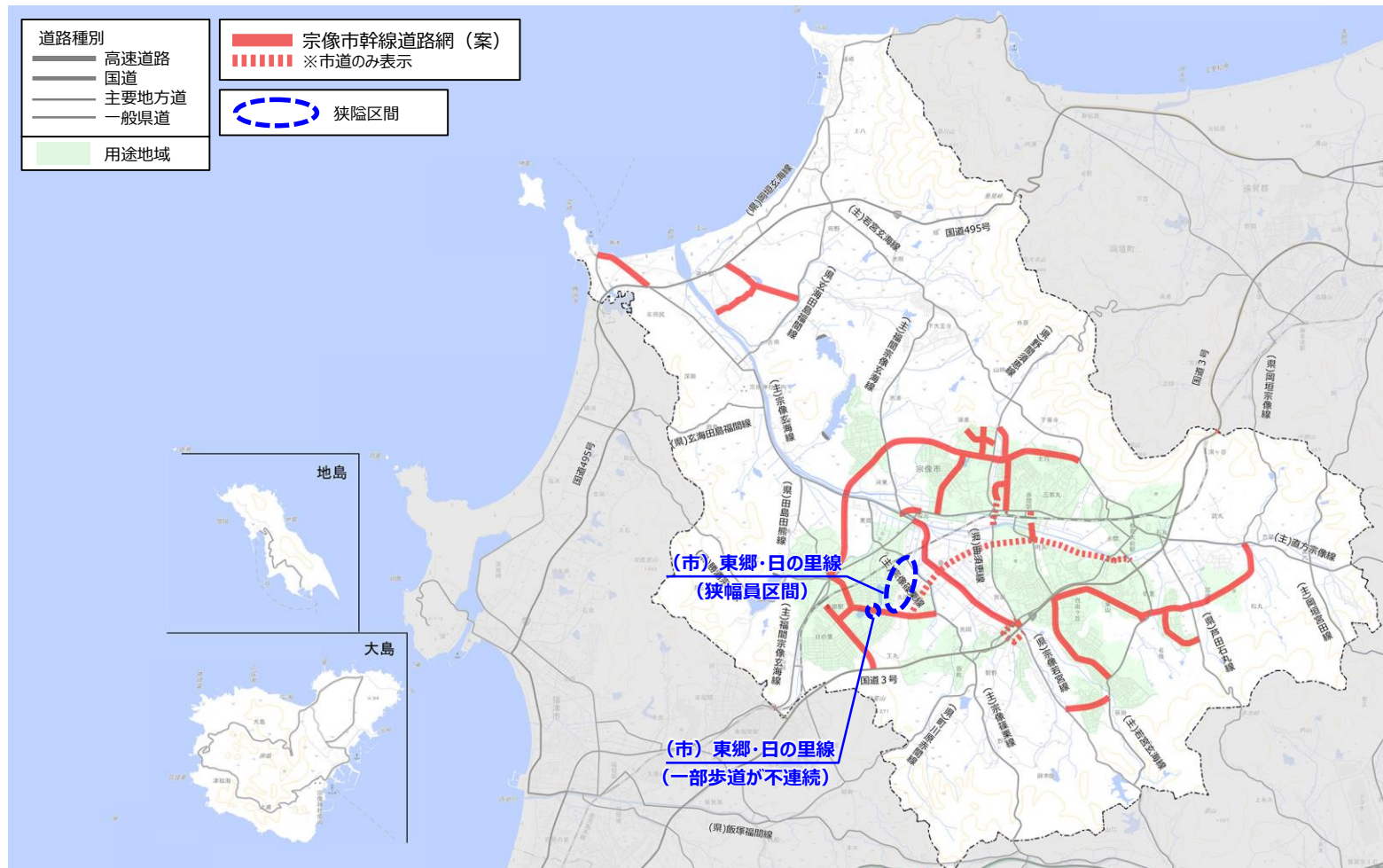
(2)都市計画道路

- [illegible]

3-1. 道路整備状況

(3)市道(幹線道路網のみを対象)

○ 幹線道路網を構成する市道については、概ね5.5m以上の幅員を確保しているものの、局所的に歩道が不連続であったり、狭幅員区間が存在するなど、幹線機能が十分ではない区間が一部点在している。



3. 幹線道路網の現状と課題

3-1. 道路整備状況

(4) 橋梁健全度

道路種別
— 高速道路
— 国道
— 主要地方道
— 一般県道

宗像市幹線道路網（案）

● 健全度Ⅱの橋梁
（予防保全段階）

用途地域

【参考：橋梁健全度の区分】

I：健全（構造物の機能に支障が生じていない状態）

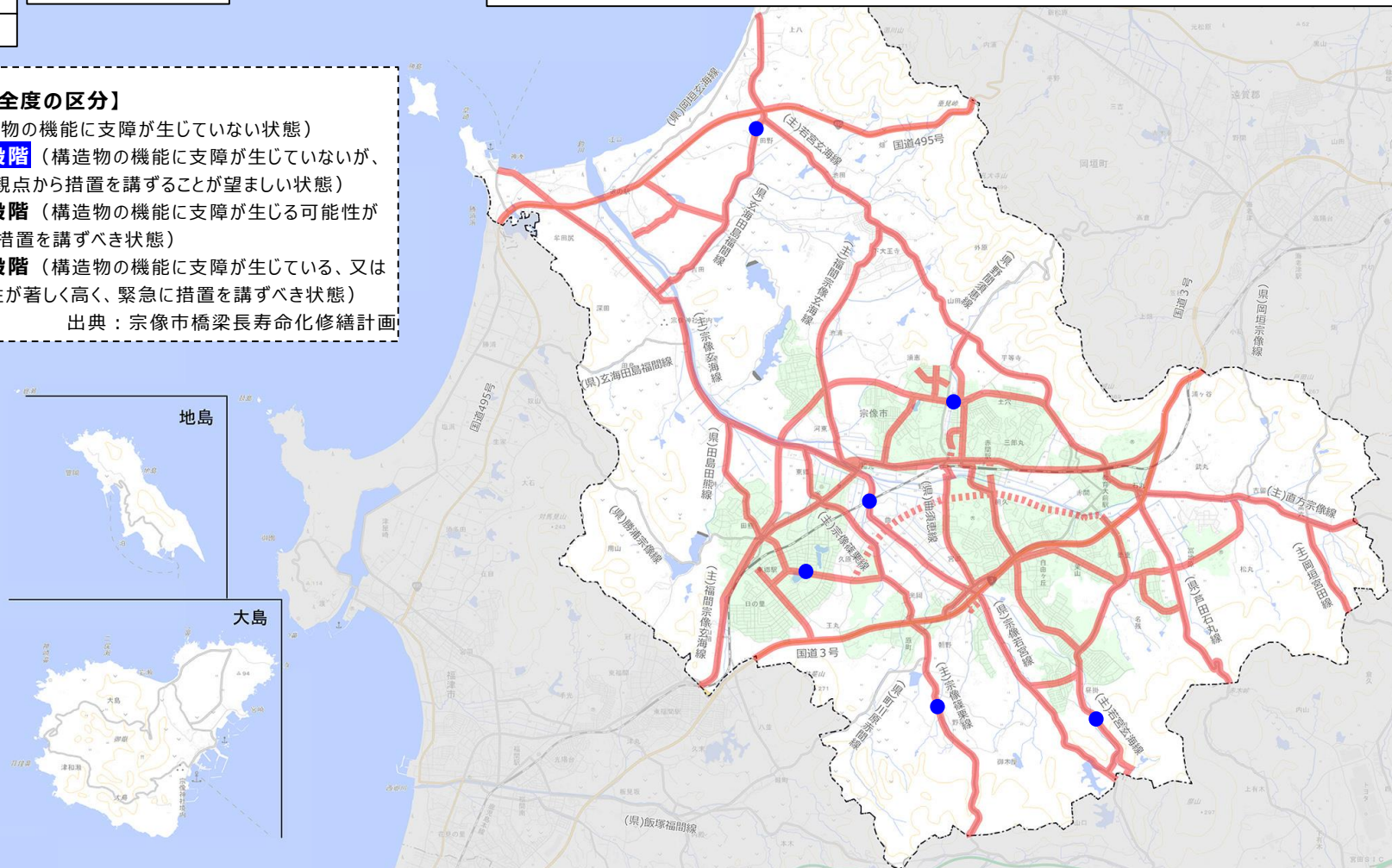
II：予防保全段階（構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態）

III：早期措置段階（構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態）

IV：緊急措置段階（構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態）

出典：宗像市橋梁長寿命化修繕計画

- 幹線道路網（案）を構成する路線には、早期、もしくは緊急に措置を講ずべき橋梁はみられない。（健全度Ⅲ・Ⅳ）
- 但し、**措置を講ずることが望ましい予防保全段階の橋梁は点在している。**

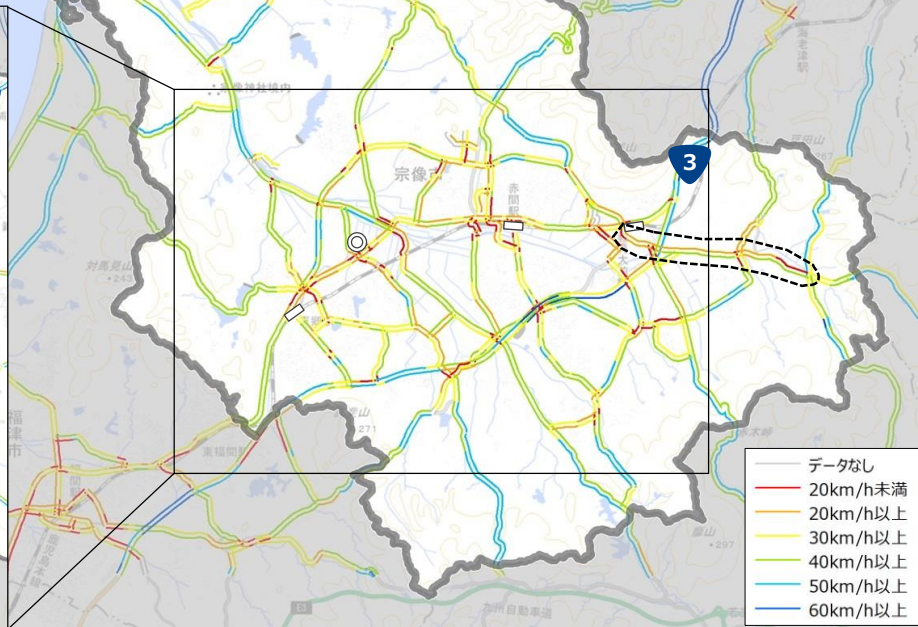
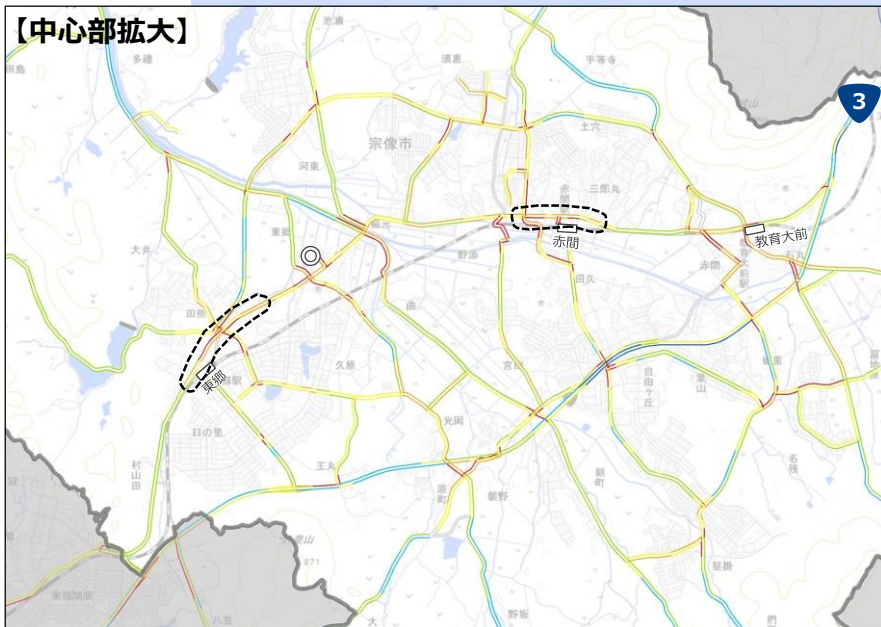


3. 幹線道路網の現状と課題

3-2. 速度分布

(1) 平日:朝ピーク時(7~9時)

○旧国道3号(福間宗像玄海線、宗像玄海線)の東郷駅周辺、赤間駅周辺のほか、**(主)直方宗像線(宗像→鞍手方向)**で速度低下が発生。

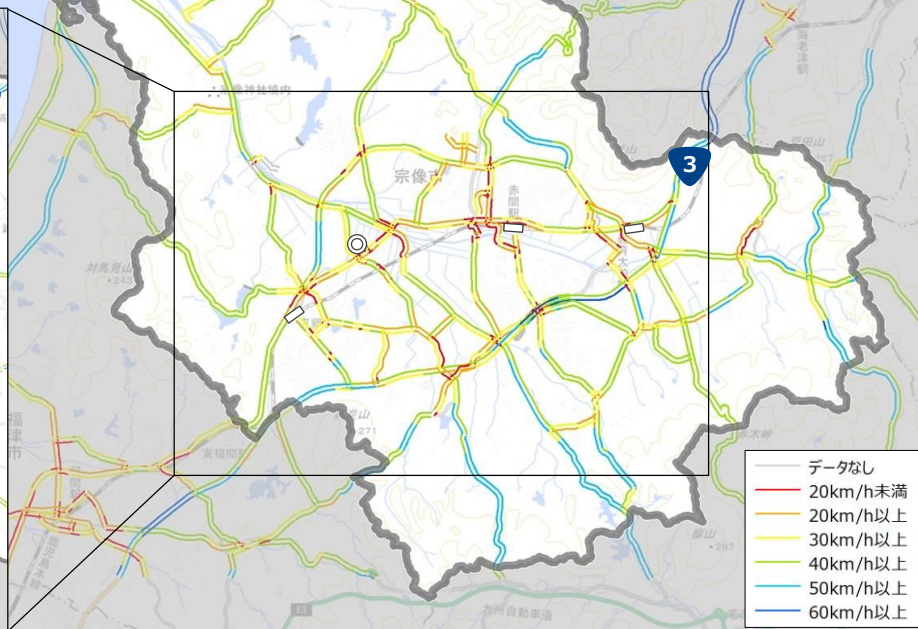
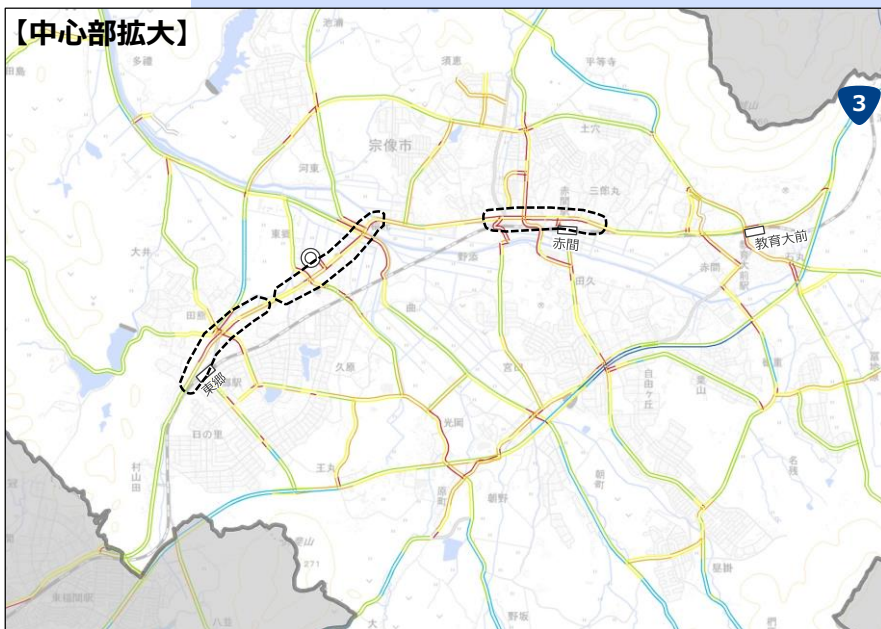


3. 幹線道路網の現状と課題

3-2. 速度分布

(2)休日:ピーク時(10~15時)

○国道495号道の駅むなかた周辺で速度低下が発生。

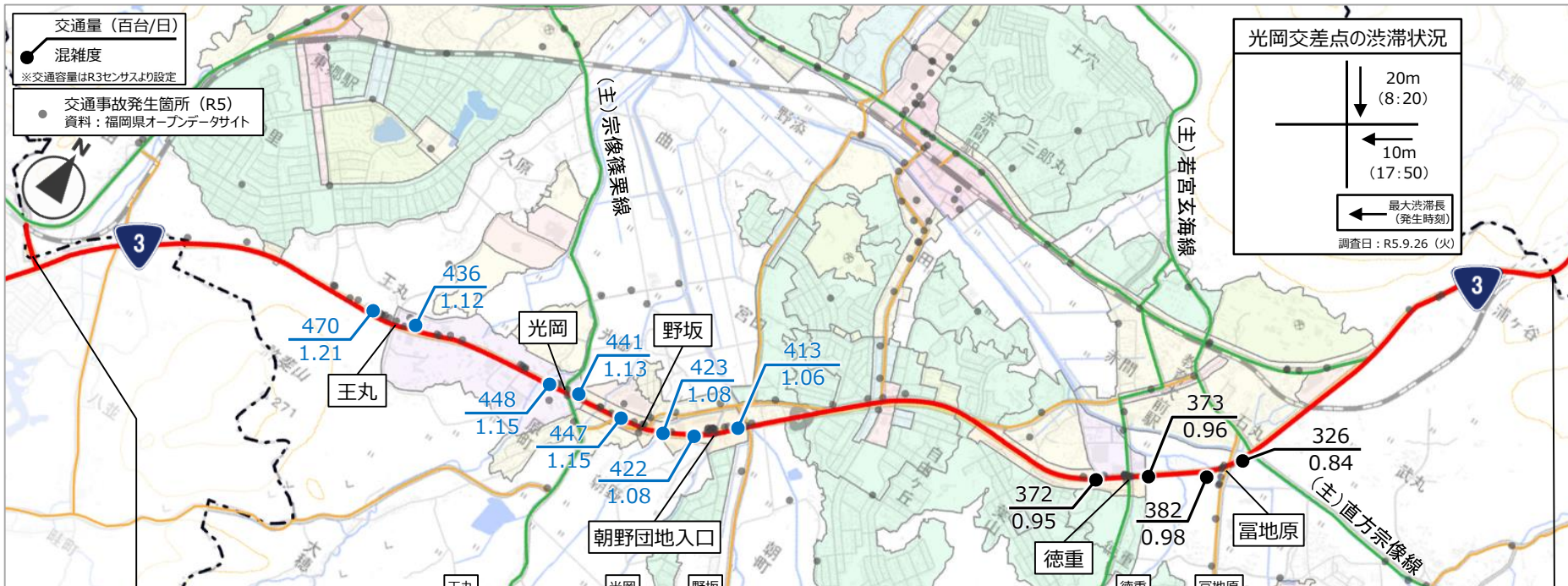


3. 幹線道路網の現状と課題

3-3. 主要路線の交通概況

(1) 国道3号

交通量調査日：徳重、富地原はH28.7.14（木）、その他はR5.9.26（火）



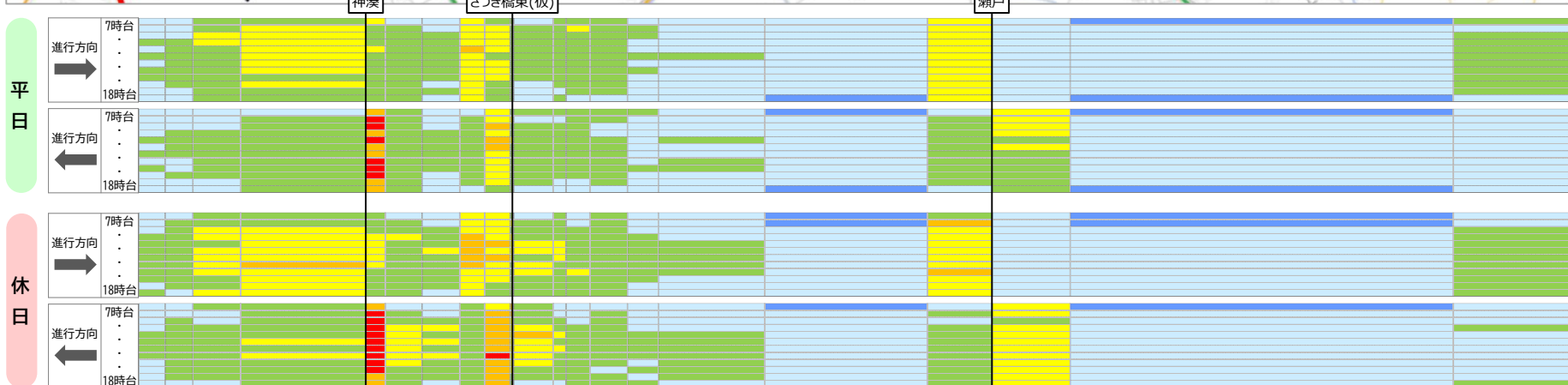
※Hondaカープローデータより集計（R6.10データ）

3. 幹線道路網の現状と課題

3-3. 主要路線の交通概況

(2) 国道495号

交通量調査日：R6.12.10（木）



【旅行速度凡例】

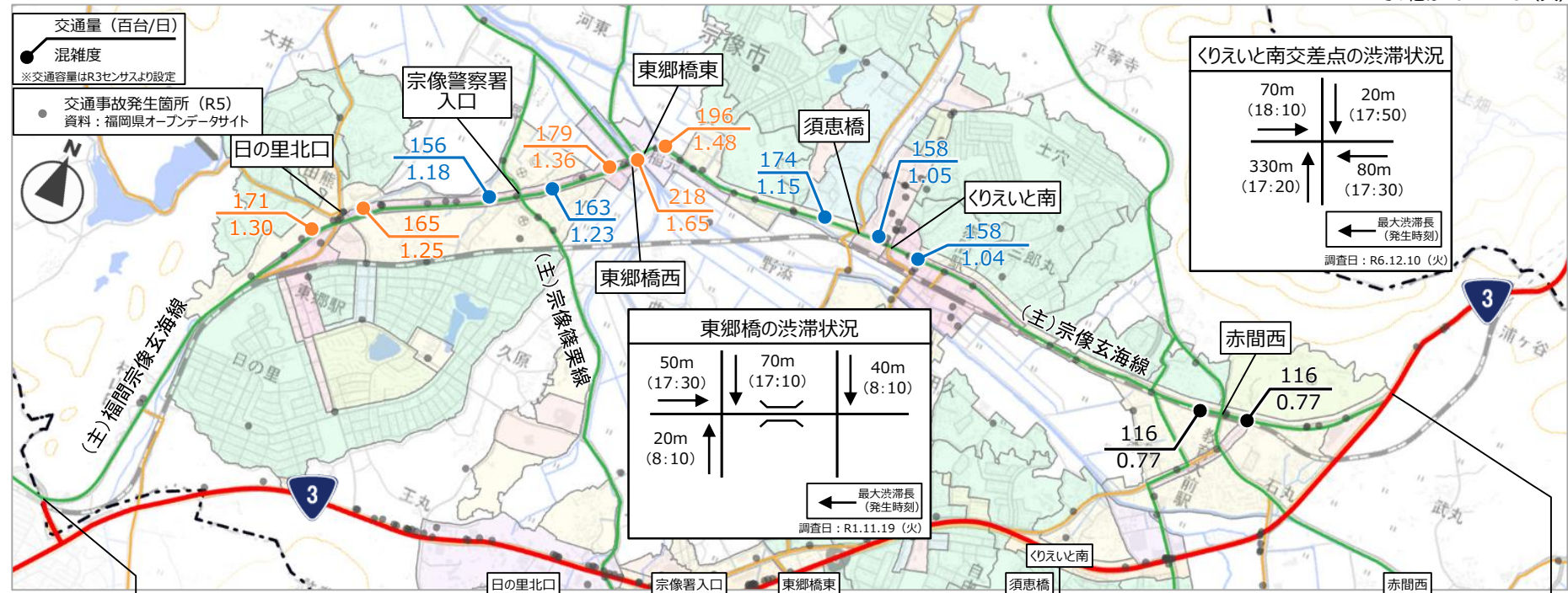
※Hondaカープローデータより集計（R6.10データ）

3. 幹線道路網の現状と課題

3-3. 主要路線の交通概況

(3)旧国道3号〔(主)福岡宗像玄海線～(主)宗像玄海線〕

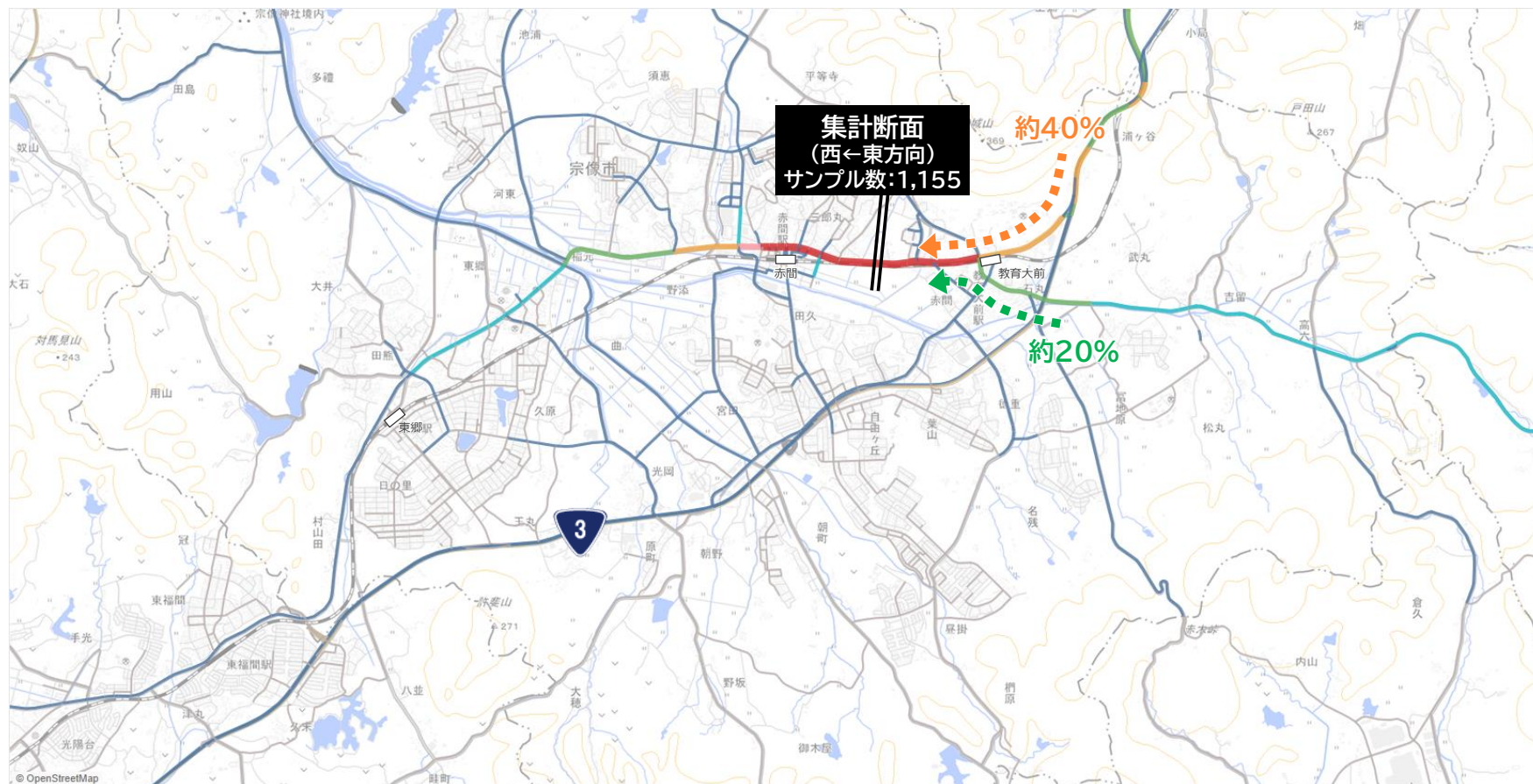
交通量調査日：宗像警察署入口はH30.9.5 (水)
東郷橋西、東郷橋東はR1.11.19 (火)
その他はR6.12.10 (火)



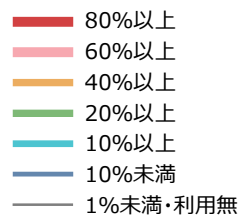
3. 幹線道路網の現状と課題

3-3. 主要路線の交通概況

【参考】旧国道3号利用交通の経路(平日)



【利用割合凡例】



※Hondaカーブローデータより集計 (R6.10データ)

3. 幹線道路網の現状と課題

3-3. 主要路線の交通概況

(4)(主)若宮玄海線・(主)直方宗像線(泉ヶ丘交差点～市境)

交通量調査日：R6.12.10（木）



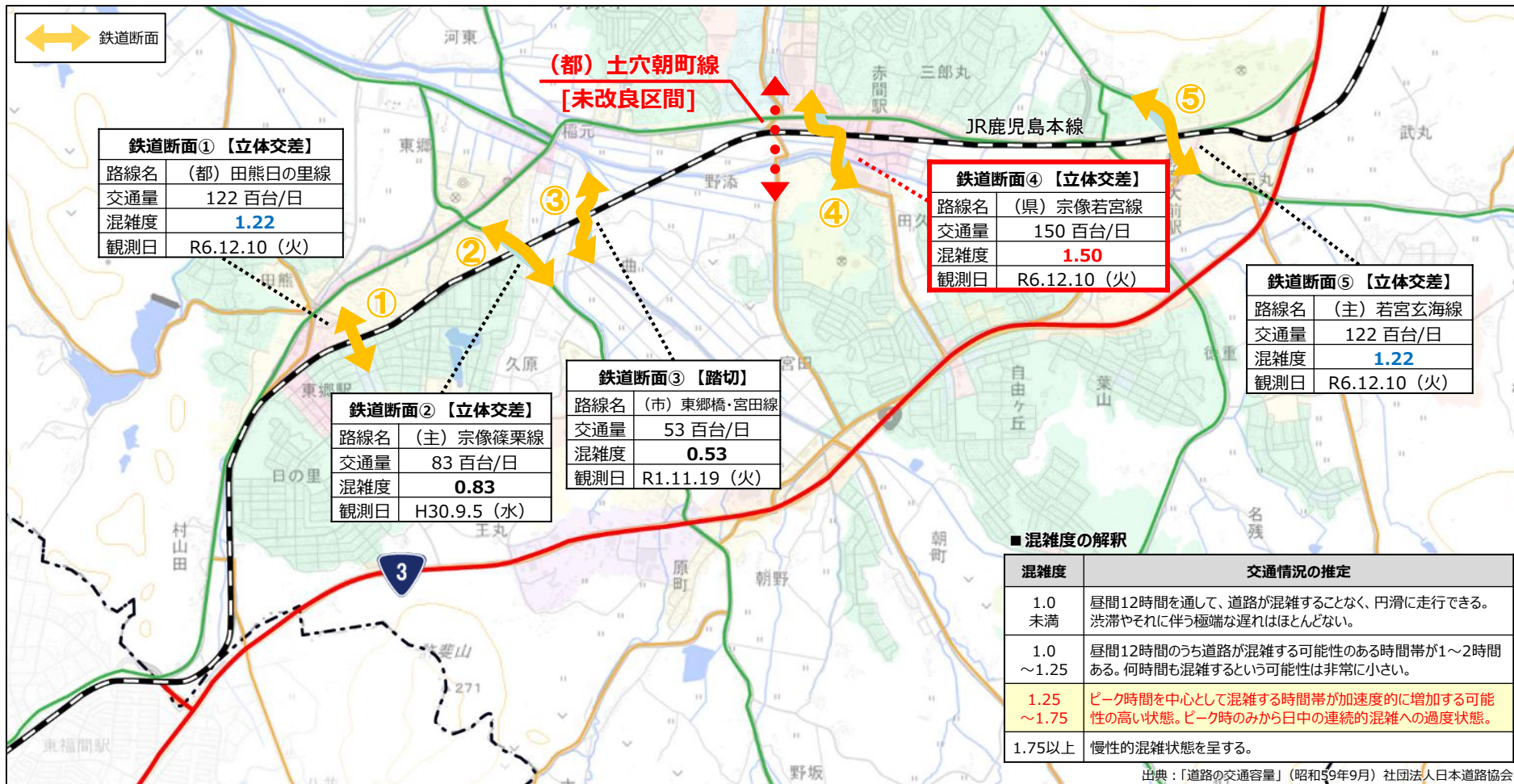
※Hondaカープローブデータより集計（R6.10データ）

3. 幹線道路網の現状と課題

3-4. 都市内外の連絡機能

(1) 鉄道で南北に分断された市街地連絡

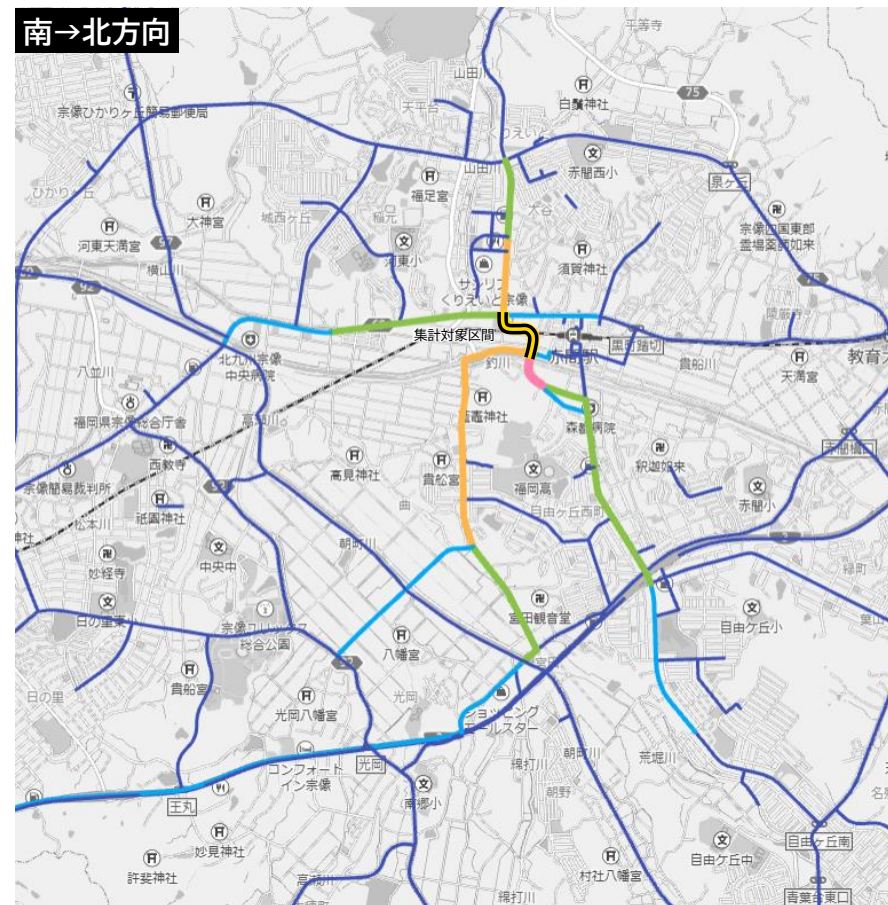
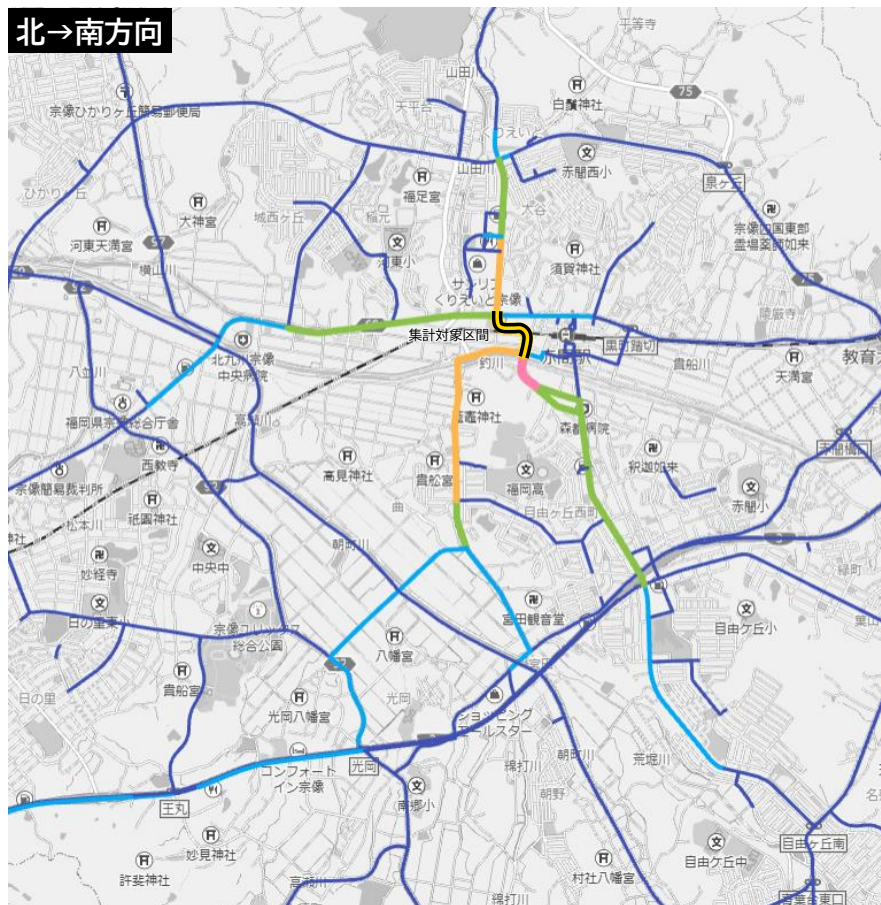
○ 国道 3 号と旧国道 3 号を連絡する交通は鉄道断面に集中せざるを得ない道路網体系であり、**特に断面④では混雑度が1.5超と逼迫。**



3. 幹線道路網の現状と課題

3-4. 都市内外の連絡機能

【参考】鉄道断面④利用交通の経路



【利用割合凡例】

- 80%以上
- 60%以上
- 40%以上
- 20%以上
- 10%以上
- 10%未満

※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

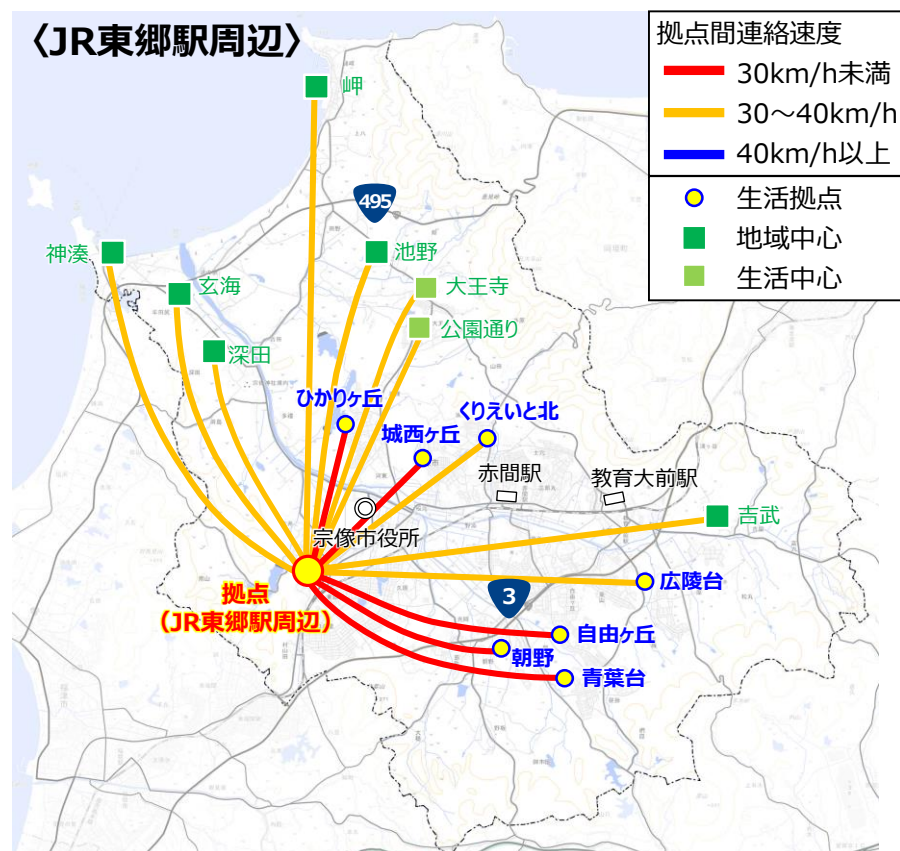
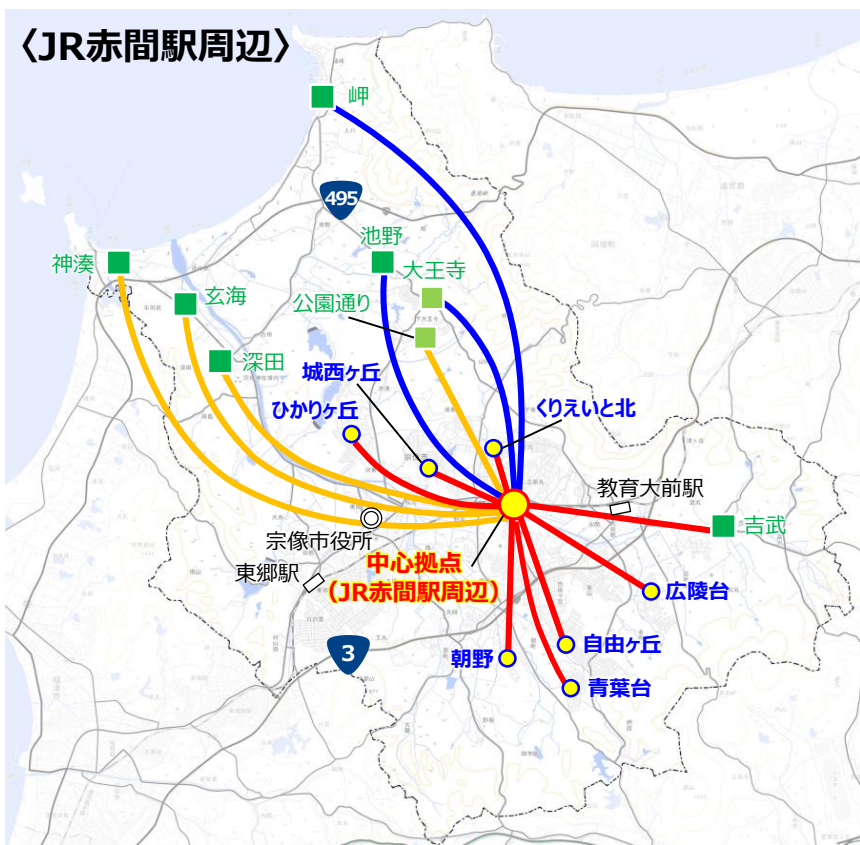
地図複製許諾番号：ZP-F2025第001号

3-4. 都市内外の連絡機能

(2) 分散市街地間の連絡〔拠点アクセス性: 中心拠点～地域中心・生活中心〕

- 市内の生活拠点等から本市の中心拠点・拠点であるJR赤間駅・東郷駅周辺までの連絡速度は概ね $V=30\text{km/h}$ の速度サービス。
- ただし、旧国道3号沿線の生活拠点や国道3号以南の生活拠点では、 $V=30\text{km/h}$ 未満と低い速度サービス。

【中心拠点（JR赤間駅周辺）・拠点（JR東郷駅周辺）への拠点間連絡速度】

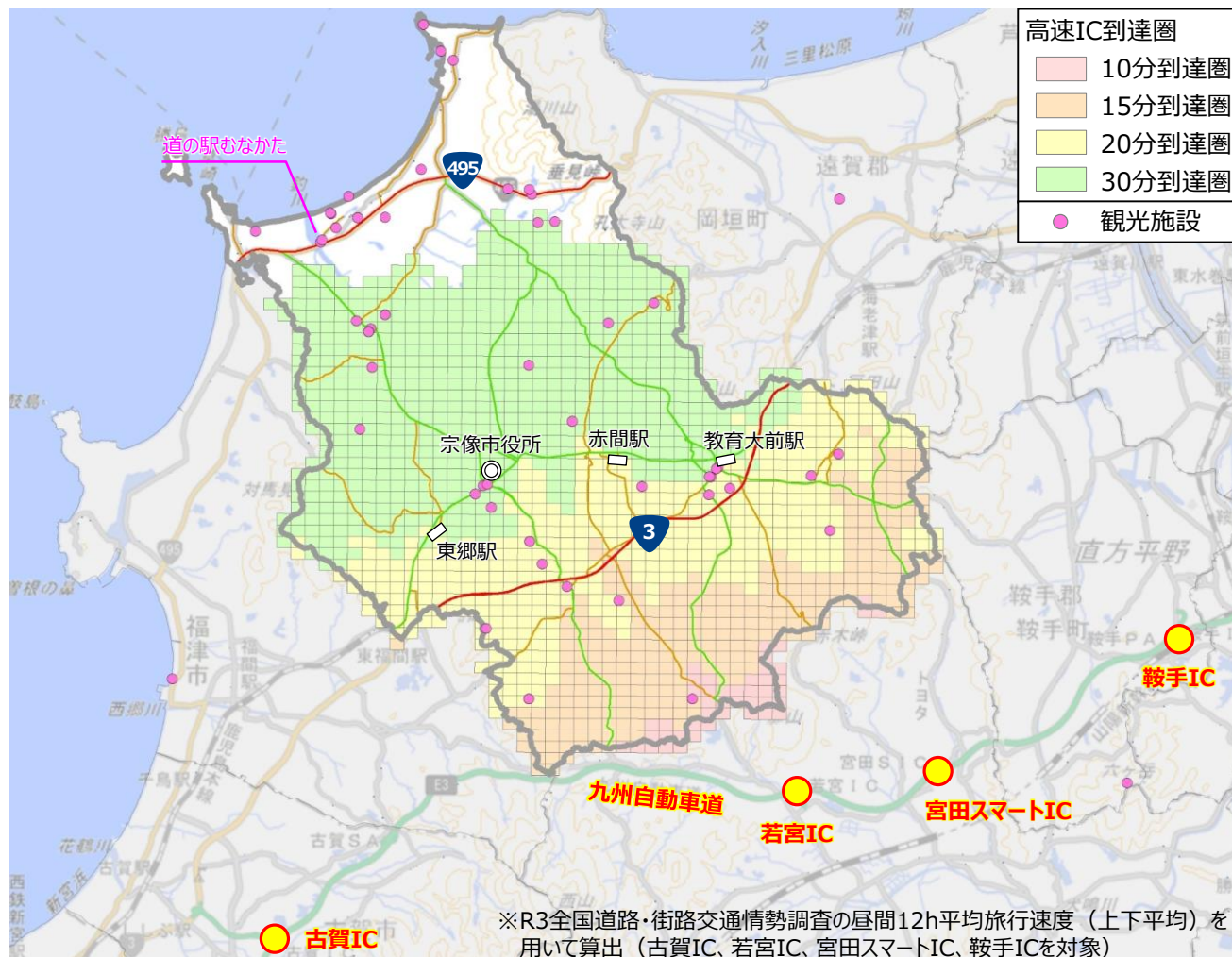


3-4. 都市内外の連絡機能

(3) 高速ICアクセス〔拠点アクセス性: 高速IC～観光施設〕

- 最寄りの高速ICから20分到達圏は、概ね国道3号沿線。
- 道の駅むなかた等の国道495号沿線の施設までは最寄りICから30分以上。

【高速ICからの到達圏域】



3-5. 中心拠点、拠点等

(1) JR赤間駅周辺(中心拠点)

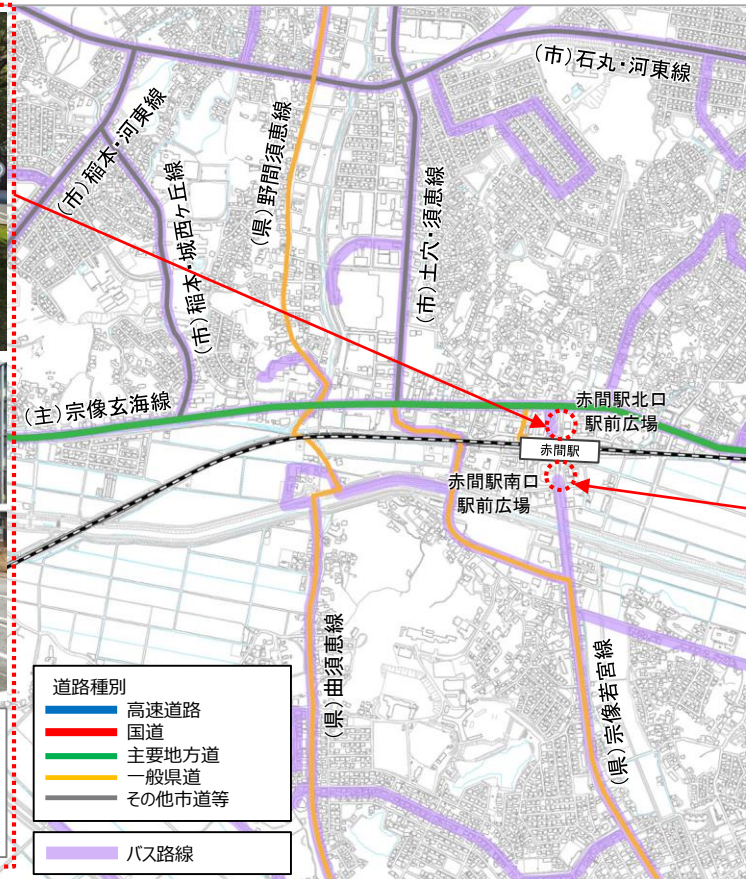
①交通結節機能

- JR赤間駅の北口・南口には、駅前広場を整備。
- 北口・南口の駅前広場はともに、バス・タクシー・自家用車等の乗り入れが可能であり、JRとの乗り継ぎを含め、交通拠点として機能。



【赤間駅北口駅前広場】

- ・バスバース、タクシーバース、タクシープール、一般車等送迎用駐車場、自転車等駐車場を整備
- ※バスバース・タクシーバースにはシェルター設置
- ・歩行空間内にベンチを設置



【赤間駅南口駅前広場】

- ・バスバース、タクシーバース、身障者用乗降バース、タクシープール、一般車等送迎用駐車場、自転車等駐車場を整備
- ※バスバース・タクシーバース、身障者用乗降バースにはシェルター設置

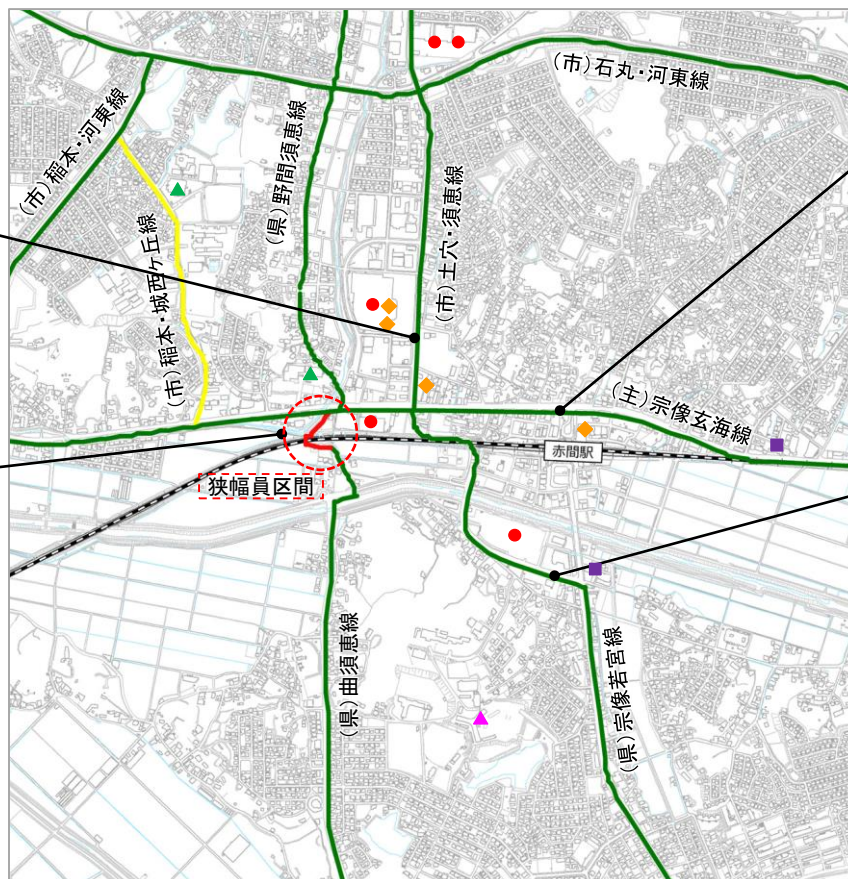
3. 幹線道路網の現状と課題

3-5. 中心拠点、拠点等

(1) JR赤間駅周辺(中心拠点)

②道路幅員の状況

- 幹線道路は概ね幅員15m以上で整備済。
- なお、**(県) 曲須恵線**ではJRとの交差部(踏切) 前後区間は、すれ違い困難な狭幅員区間となっている。



主要施設

- 商業施設 (売り場面積3,000㎡以上)
- 病院
- ◆ 金融機関 (銀行・信用金庫)
- ▲ 高等学校・大学
- ▲ 体育館

道路幅員

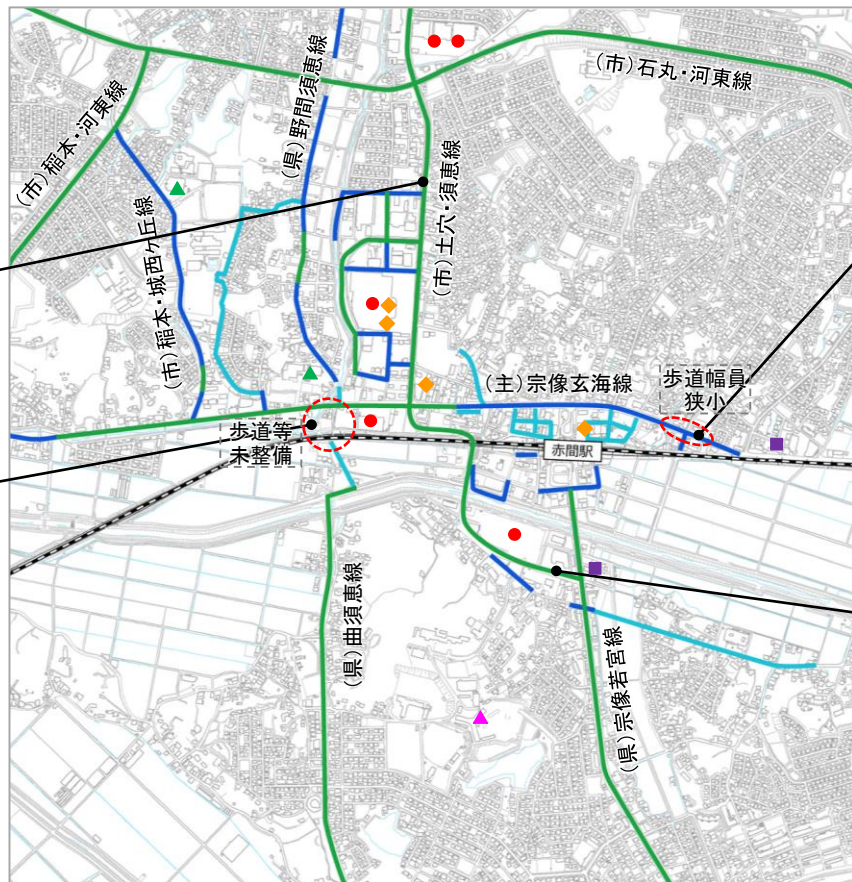
- 15m以上
- 6m以上15m未満
- 4m以上6m未満
- 4m未満

※道路幅員は、国道・県道
及び主な市道を表示

(1) JR赤間駅周辺(中心拠点)

③歩道等の設置状況

- （主）宗像玄海線（旧国道3号）は、くりえいと南交差点より西側は両側歩道を有する。一方、東側は片側歩道であり、**歩道の一部は幅員狭小区間を有する。**
- （県）曲須恵線は、JRとの交差部付近において、**歩道等未整備の状況。**



- ### 主要施設
- 商業施設（売り場面積3,000㎡以上）
 - 病院
 - ◆ 金融機関（銀行・信用金庫）
 - ▲ 高等学校・大学
 - ▲ 体育館

- 両側歩道
- 片側歩道
- 路肩カラー舗装

※歩道等の設置状況は、国道・
県道及び主な市道を表示

3. 幹線道路網の現状と課題

3-5. 中心拠点、拠点等

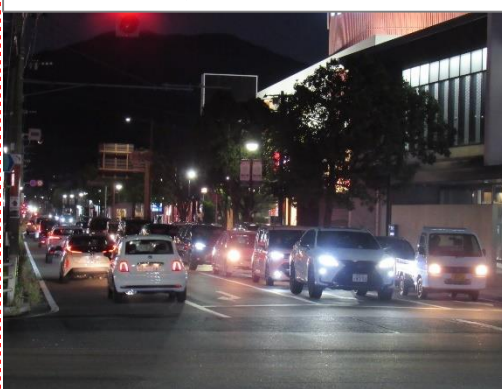
(1) JR赤間駅周辺(中心拠点)

④交通状況

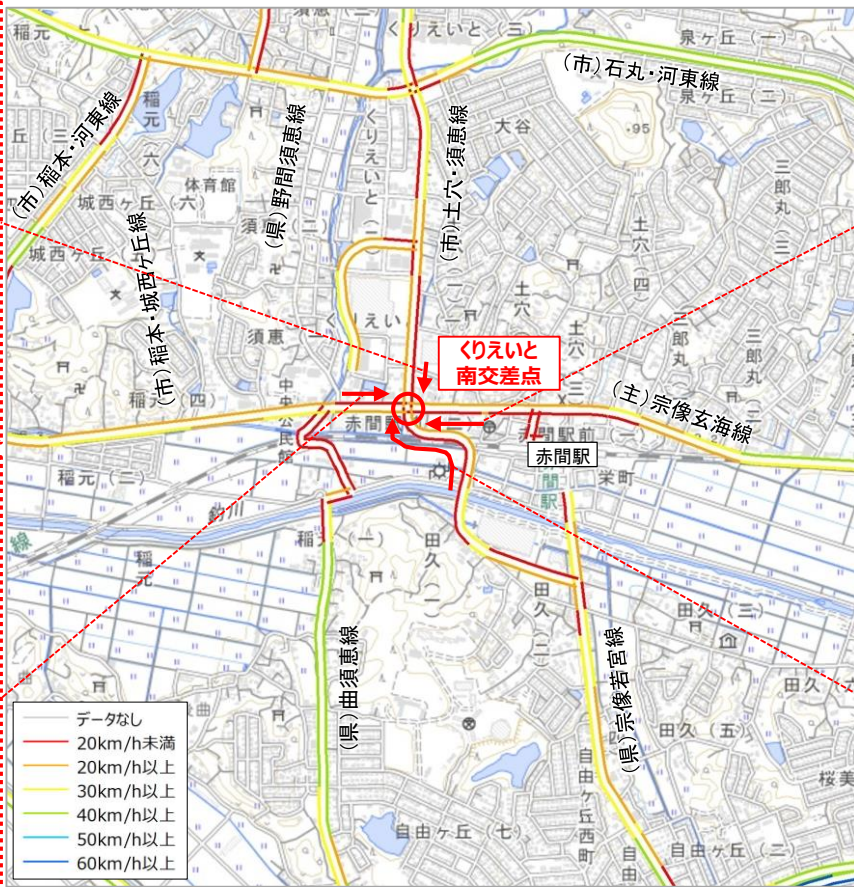
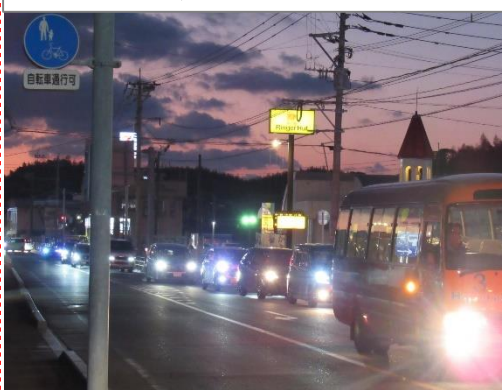
- 幹線道路相互が交差する「くりえいと南交差点」を中心に速度低下区間が集中している。
- 特に南側流入部では**最大渋滞長が約330m**と長く、**信号4回待ち**を強いられているなど、**走行性が低下**。

【平日 夕方（17～19時）の交通状況】

【北側】・最大渋滞長:20m(渋滞発生時刻:17:50)



【西側】最大渋滞長:70m(渋滞発生時刻:18:10)



【東側】・最大渋滞長:80m(渋滞発生時刻:17:30)



【南側】最大渋滞長:330m(渋滞発生時刻:17:30)

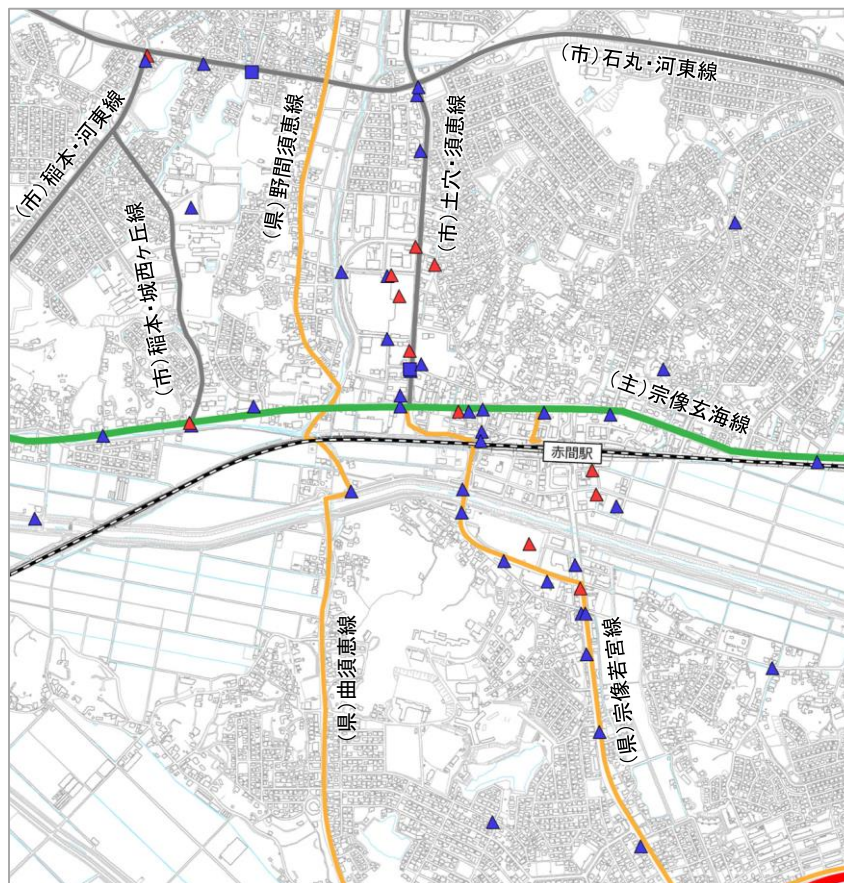


3-5. 中心拠点、拠点等

(1) JR赤間駅周辺(中心拠点)

⑤事故発生状況

- 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。
- 車両相互の事故は、(主) 宗像玄海線 (旧国道3号) 及び (県) 宗像若宮線等の幹線道路で主に発生。
- 人対車両の事故は、幹線道路だけでなく、商業施設内や住宅地等の細街路での発生がみられる。



道路種別

- 高速道路
- 国道
- 主要地方道
- 一般県道
- その他市道等

事故種別

- 人対車両 ● 死亡事故 ▲ 負傷事故 ■ 負傷なし
- 車両相互 ● 死亡事故 ▲ 負傷事故 ■ 負傷なし

出典：福岡県オープンデータサイト (R5)

3-5. 中心拠点、拠点等

(2) JR東郷駅周辺(拠点)

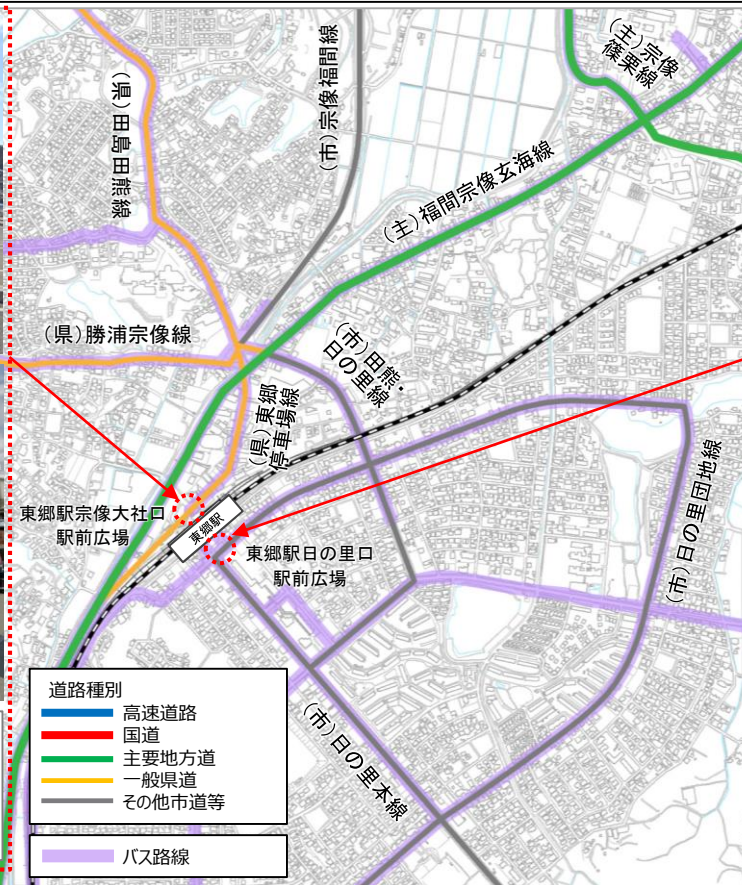
①交通結節機能

- JR東郷駅の宗像大社口・日の里口には、駅前広場を整備。
- 宗像大社口・日の里口の駅前広場はともに、バス・タクシー・自家用車等の乗り入れが可能であり、JRとの乗り継ぎを含め、交通拠点として機能。



【東郷駅宗像大社口駅前広場】

・バスバース、タクシーバース、一般車乗降バース、バスプール、タクシープール、一般車等送迎用駐車場、自転車等駐車場を整備
※バスバース・タクシーバースにはシェルター設置



【東郷駅日の里口駅前広場】

・バスバース、タクシーバース、一般車乗降バース、タクシープール、一般車等送迎用駐車場、自転車等駐車場を整備
※バスバース・タクシーバースにはシェルター設置

3. 幹線道路網の現状と課題

3-5. 中心拠点、拠点等

(2)JR東郷駅周辺(拠点)

②道路幅員の状況

○幹線道路は概ね幅員15m以上で整備済。

(県) 田島田熊線



(主) 福岡宗像玄海線 (旧国道3号)



(主) 福岡宗像玄海線 (旧国道3号)

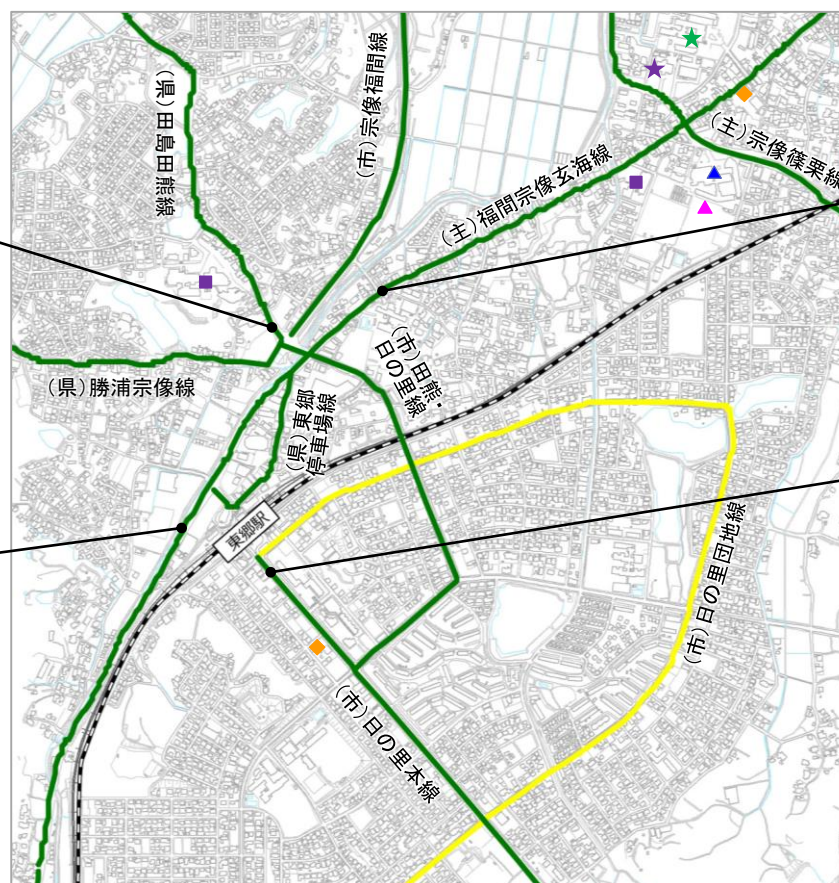


(市) 日の里本線



主要施設

- ★ 市役所
- ★ 警察署
- ★ 病院
- ◆ 金融機関 (銀行・信用金庫)
- ▲ 中学校
- ▲ 高等学校



道路幅員

- 1 5m以上
- 6m以上 1 5m未満
- 4m以上 6m未満
- 4m未満

※道路幅員は、国道・県道
及び主な市道を表示

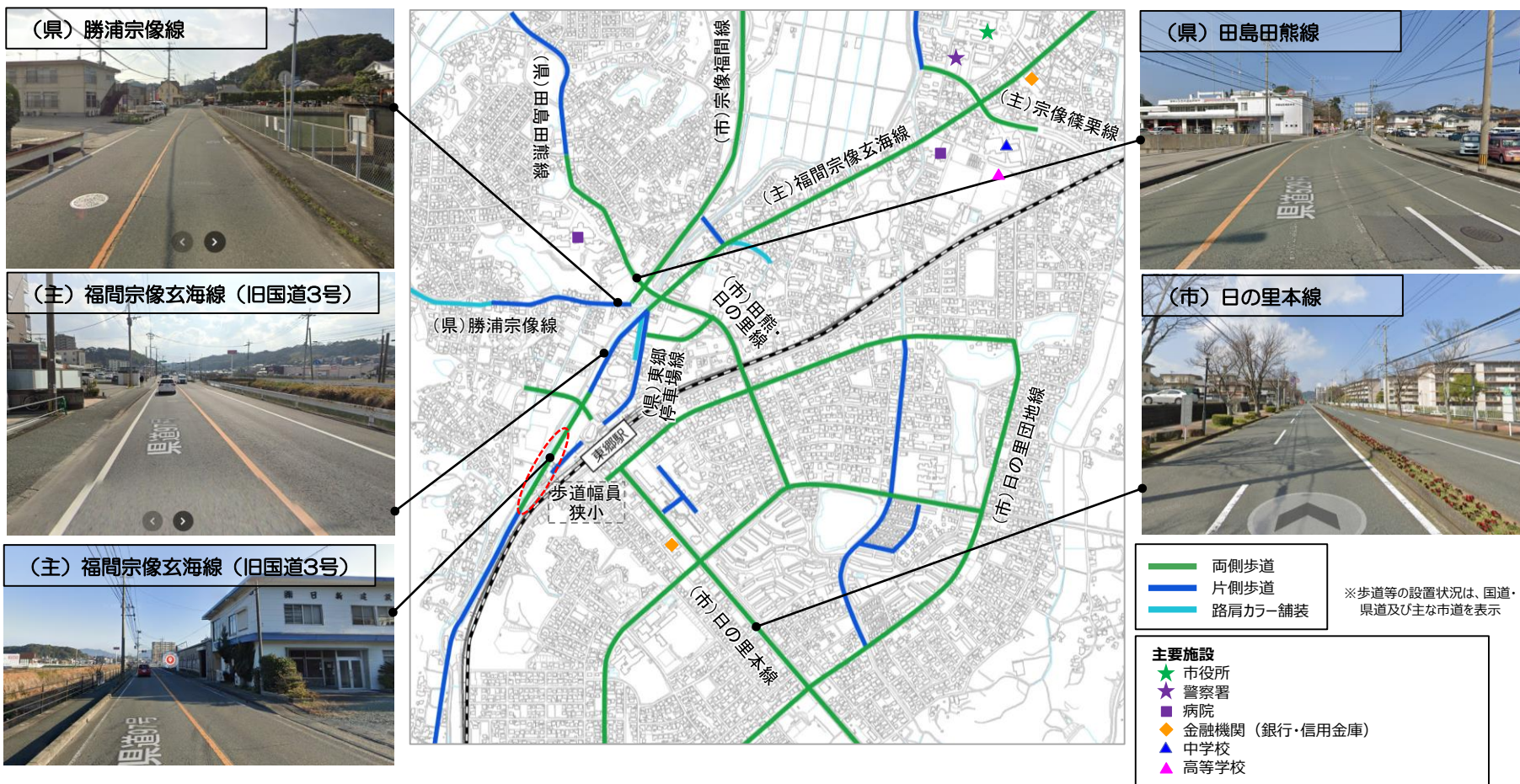
3. 幹線道路網の現状と課題

3-5. 中心拠点、拠点等

(2)JR東郷駅周辺(拠点)

③歩道等の設置状況

- (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。また、JR東郷東口交差点以西は、両側歩道を有するもの、南側 (JR軌道敷き側) の歩道は狭小幅員。なお、さらに以西は片側歩道。

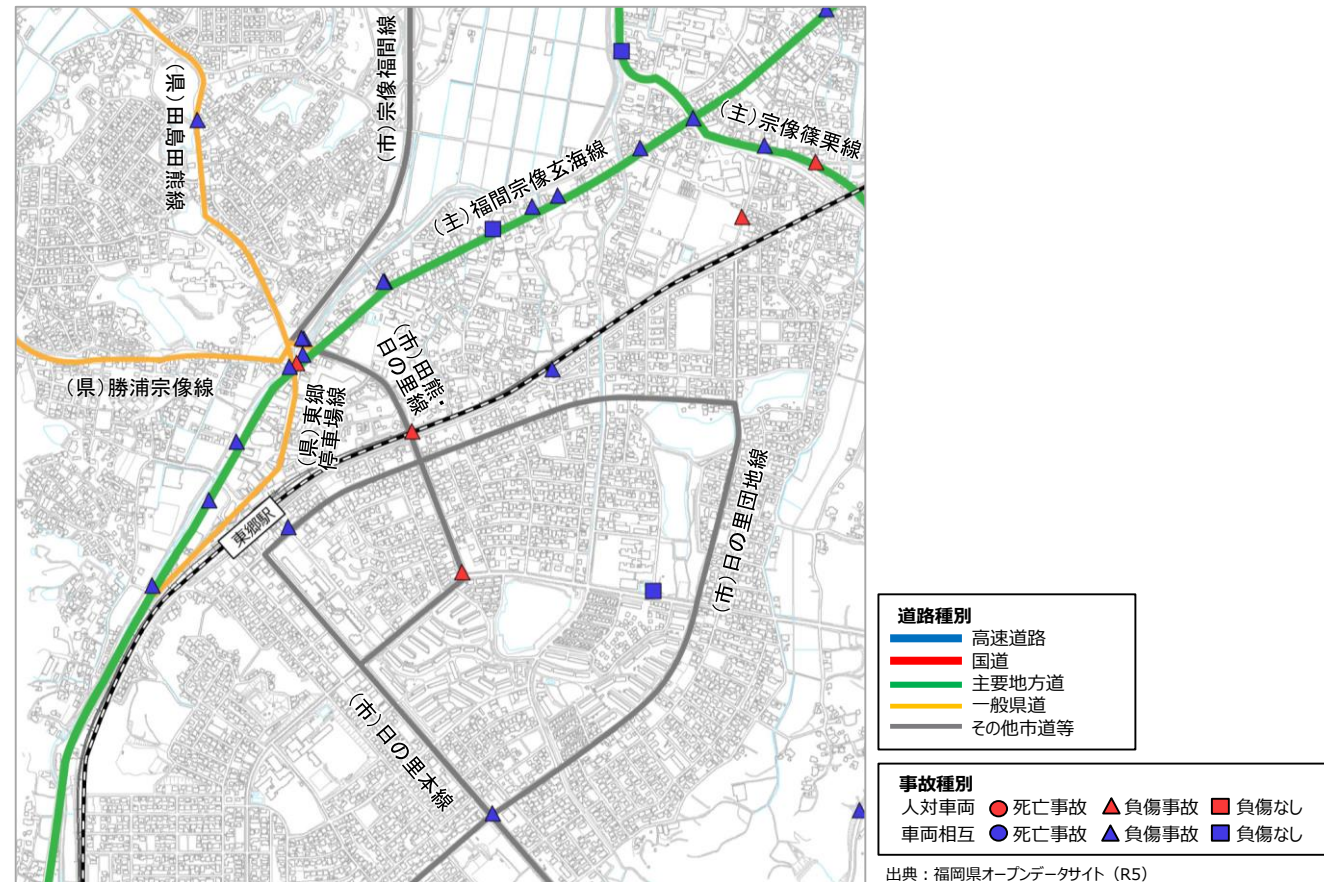


3-5. 中心拠点、拠点等

(2)JR東郷駅周辺(拠点)

④事故発生状況

- 車両相互の事故は、(主) 福間宗像玄海線 (旧国道3号) で主に発生。
- 人対車両の事故は、発生が少ないものの、(主) 福間宗像玄海線 (旧国道3号)、及び住宅地等の市街地内で発生。

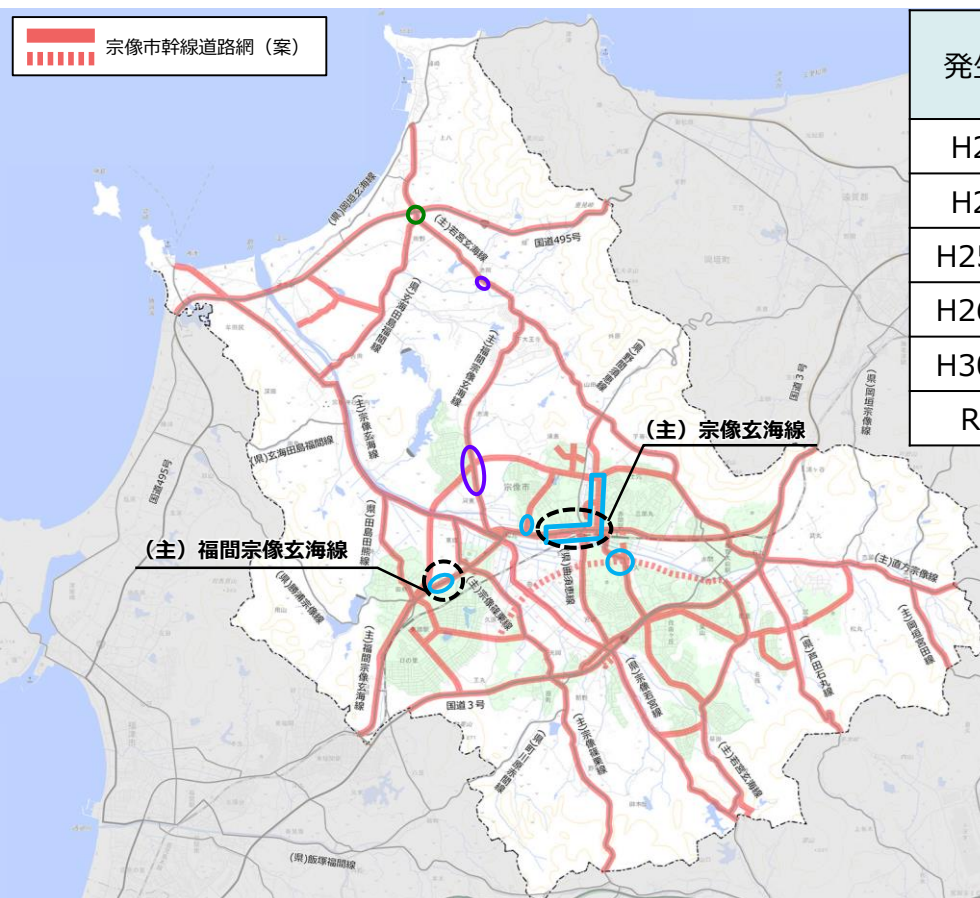


3-6. 防災

(1) 道路冠水(幹線道路網のみを対象)

- 近年、豪雨時には道路冠水が発生（赤間、東郷、河東地区等）している。
⇒ 幹線道路網のうち、**（主）福間宗像玄海線、（主）宗像玄海線**などでも道路冠水が発生。

【浸水被害の件数（H21以降）】



発生年月日	道路冠水		参考：建物浸水	
	箇所数	道路冠水が生じた主な地区※	床上	床下
H21.7.24	22箇所	赤間、赤間西、東郷、河東	1件	60件
H24.7.14	8箇所	赤間、東郷、河東	—	1件
H25.7.3～4	4箇所	赤間、河東	—	2件
H26.7.2～3	1箇所	赤間	—	1件
H30.7.5～9	10箇所	赤間、東郷、河東	—	2件
R3.8.13	1箇所	東郷	—	—

道路種別	
	高速道路
	国道
	主要地方道
	一般県道
	用途地域

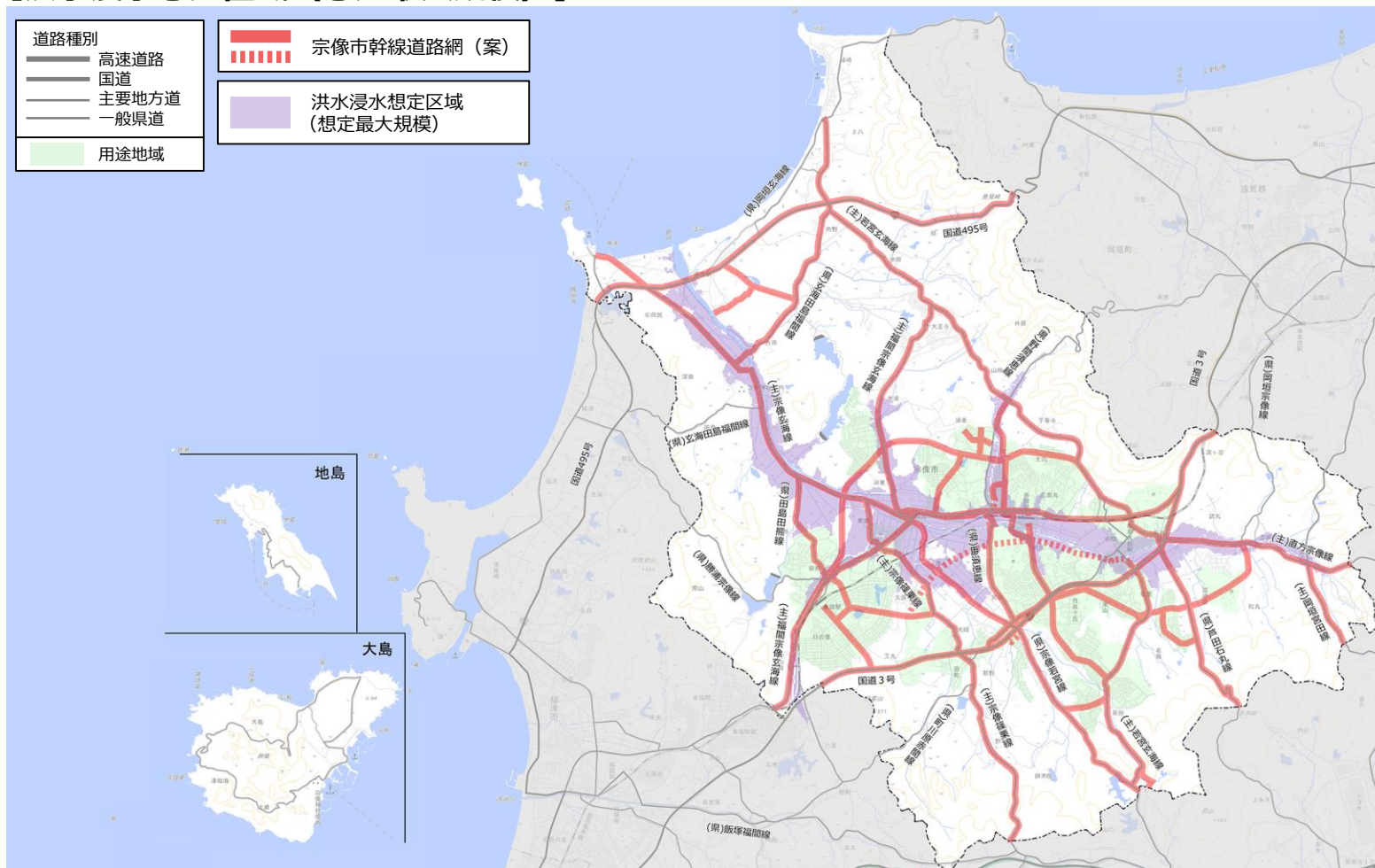
道路冠水	
	H21
	H21、H24
	H30

3-6. 防災

(2)防災マップ:洪水浸水想定区域の例

○市域全体に災害ハザードが点在しており、浸水に備えた道路機能の確保が重要である。

【洪水浸水想定区域（想定最大規模）】



4. 幹線道路網の施策の方向性(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

中心拠点等の活性化
に資する道路網の形成

災害に備えた
道路機能の確保

背景、現状・課題

国道3号の渋滞・混雑緩和
国道3号へのアクセス
(定時性)
広域連絡道路・都市幹線道路等の整備推進

長期未着手都市計画道路の存在
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
幅員等、狭隘区間が点在
都市内幹線道路の整備
(分散市街地を結ぶ道路強化)

中心市街地、駅周辺における速達性・走行性の低下
歩道未設置区間の存在
歩道幅員狭小区間の存在
人対車両事故が発生
交通弱者に配慮した公共交通ネットワーク
脈々に溢れたコミュニティ空間

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

※破線枠は、上位計画より設定

施策方針

国道3号の渋滞・混雑緩和対策
国道3号の交通安全性向上
若宮IC等の高速ICアクセス強化
国道495号の機能維持

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
狭隘道路の解消

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

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号光岡～王丸間の対策
国道3号の局所対策(混雑、事故)
都市間連絡道路の機能強化検討
国道495号の機能維持

釣川・鉄道を跨ぐ路線の整備
(都)土穴朝町線の整備
(都)徳重曲線の整備
(都)宗像福岡線の整備
(市)東郷・日の里線の整備
(都)徳重曲線の延伸整備

赤間駅・東郷駅前広場の機能強化
公共交通路(バス等)路線の整備
歩道・自転車道等の整備拡充

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

【今後の課題(施策実施時の留意事項)】

- 駅・バス停の交通結節機能
- 郊外集落地等の生活交通手段
- 新たな交通サービス
- 官民共創による先進技術
- 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

等