

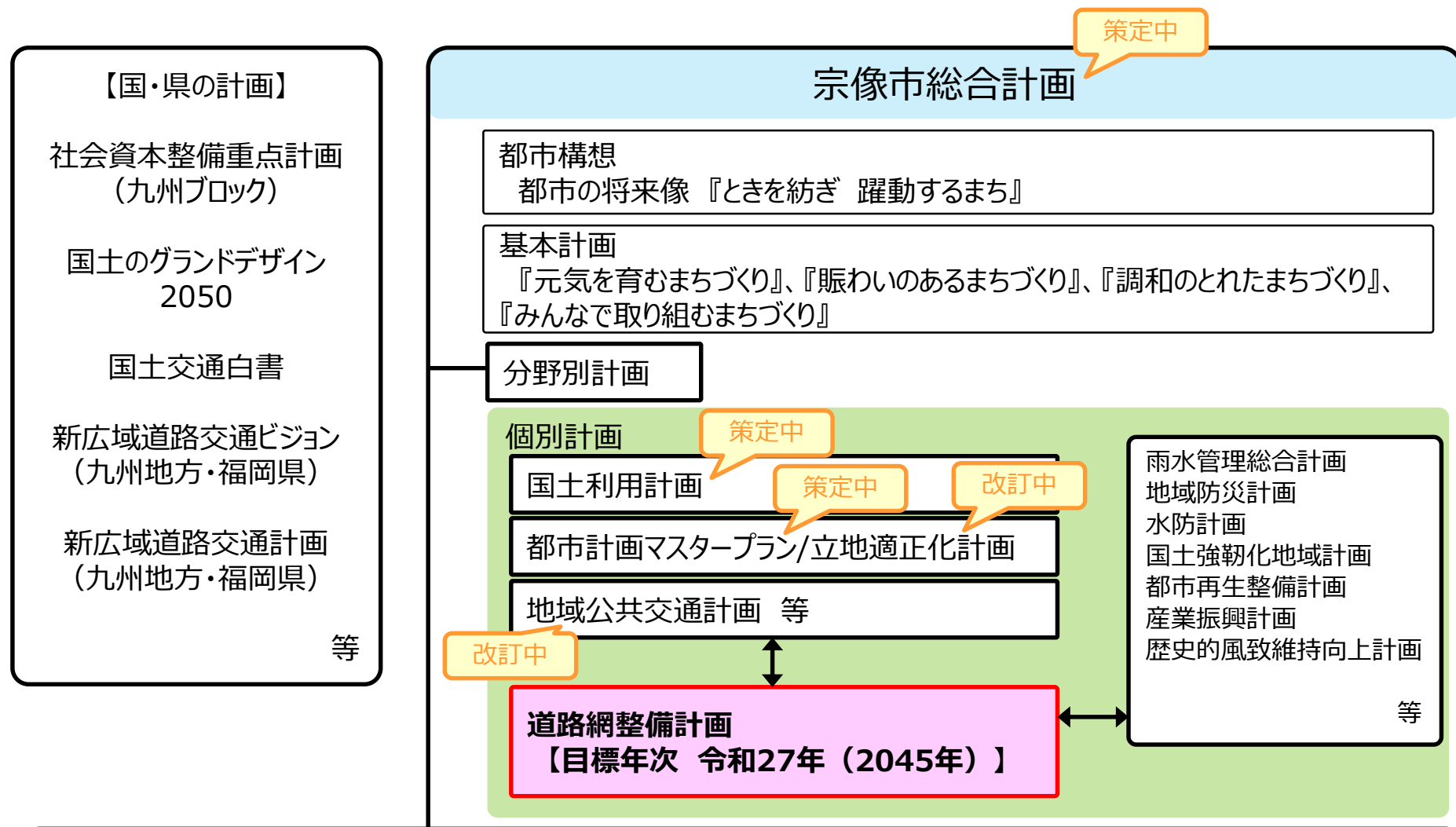
第三次宗像市道路網整備計画 第1回策定委員会資料

令和6年11月20日

1 .本計画の目的・主旨	2
2 .前計画の概要・評価	5
3 .宗像市の概況	12
4 .上位・関連計画	15
4 - 1 .計画の位置づけ	15
4 - 2 .国・県の計画	16
4 - 3 .宗像市の計画	18
5 . 道路交通の現状と課題	23

1. 本計画の目的・趣旨

1-1. 本計画の位置付け



道路整備には長期間を要するため、次期計画の目標は、20年後の令和27年度と設定する。

1-2. 計画の目的等

■ 計画の目的

前計画は、合併後の新しい宗像市域を対象として、新市の総合計画、都市計画マスタープランと整合を図りながら、本市を取り巻く社会経済動向に対応した望ましい道路網整備計画の在り方とその戦略的な整備の進め方を展望する「道路網整備計画」を策定しており、令和7年に終期を迎えるものです。

そこで、人口減少・超高齢社会の進展、社会構造の変革などに対応した、コンパクトで持続可能な都市を目指すため、現況及び将来の見通しにおける、都市構造上の課題を踏まえるとともに、都市計画道路等既存の交通ネットワークが抱える課題を整理し、都市の骨格構造の形成に資する道路網を整備するための基本的な考え方や整備方針等を示すため、「第三次宗像市道路網整備計画」を策定するものです。

■ 計画期間

令和8年4月から令和28年3月までの20年間とします。

目標年次：令和28年(2046年)

■ 進捗管理・検証

本計画を推進するにあたって、PDCAサイクルを踏まえ、計画に位置付けた路線の進捗状況や道路交通に係る実態等について、モニタリングをしながら、社会経済情勢の変化等による関係法令や関連計画の改訂などを踏まえつつ、その時々状況に合わせて、検証をしながら、目標とする道路ネットワークの構築を進めます。

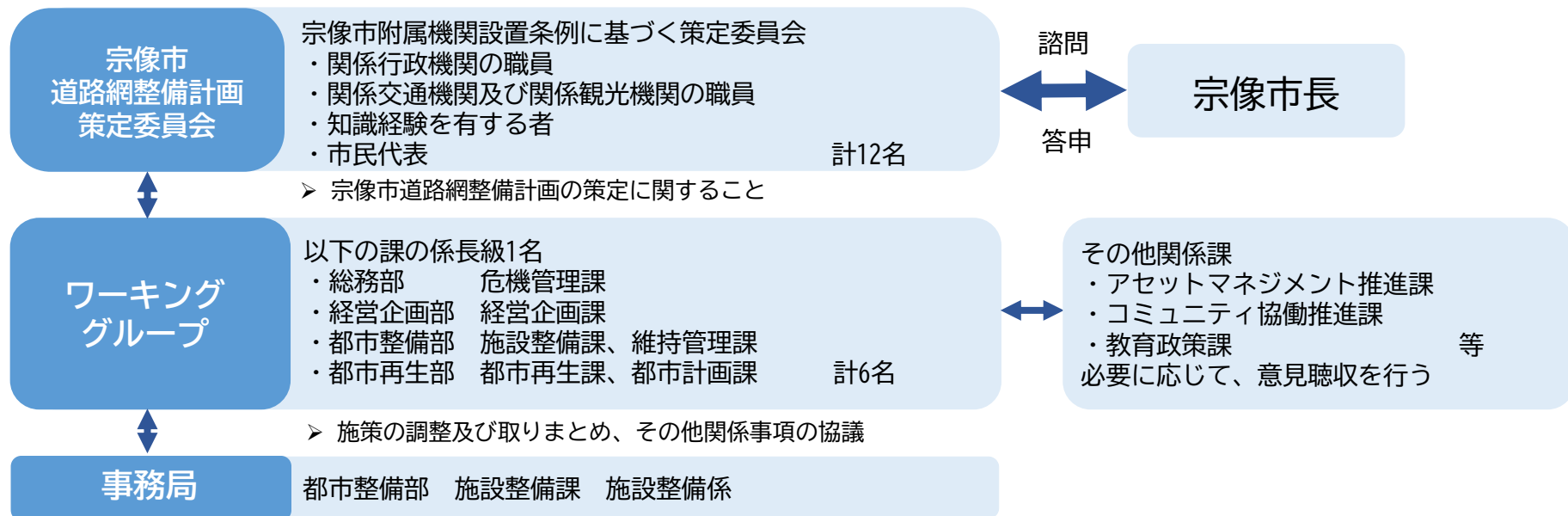
■ 更新・改定時期

概ね10年毎に、社会経済情勢の変化や道路交通状況等を踏まえ、必要に応じて、計画の更新・改定を行います。



1. 本計画の目的・趣旨

1-3. 計画の策定体制

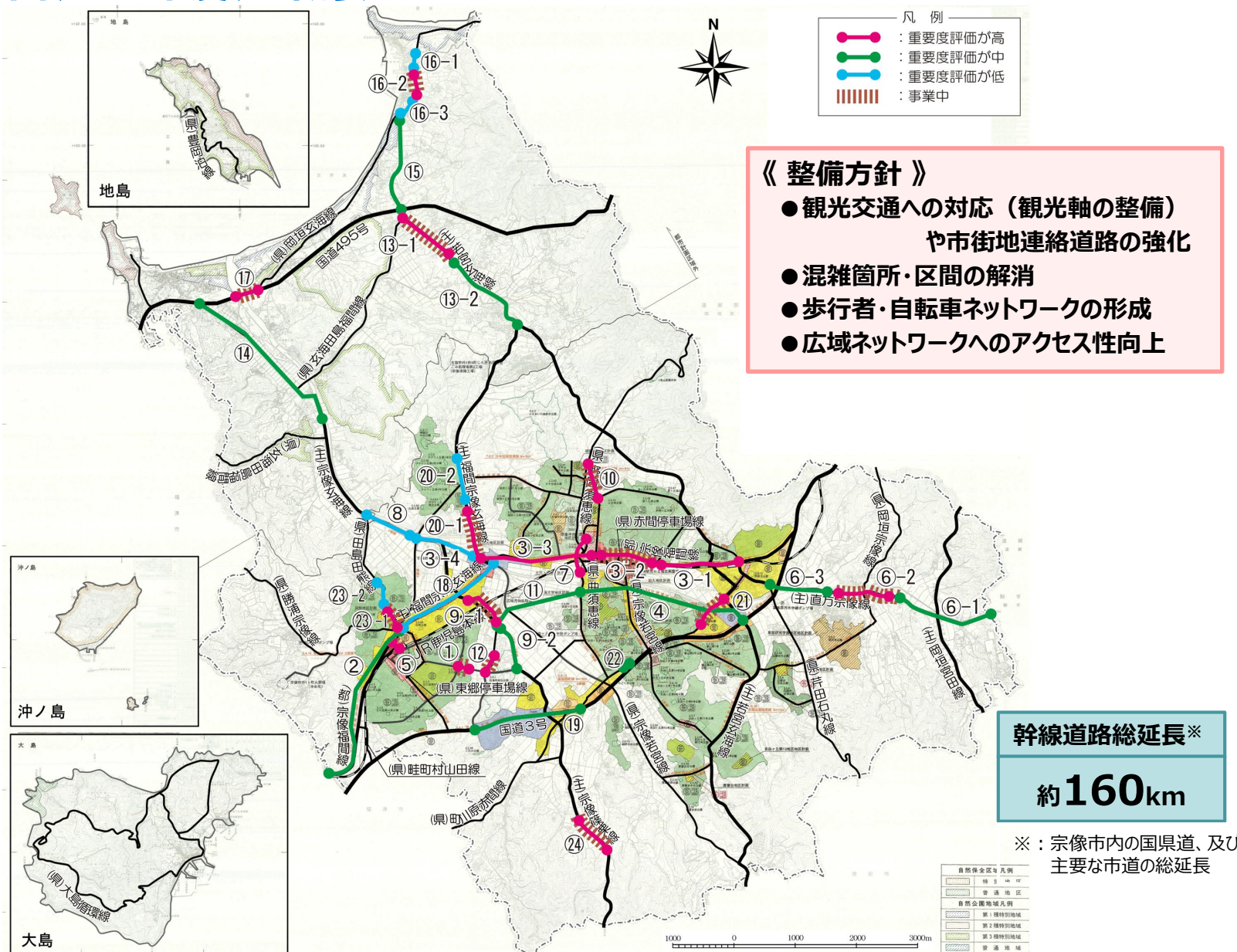


1-4. 策定委員会等の開催スケジュール(案)

	令和6年度												令和7年度											
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
計画																			案		パブコメ			策定
宗像市道路網整備計画策定委員会								1回目				2回目				3回目			4回目					5回目
ワーキンググループ							1回目				2回目				3回目				4回目				5回目	
議会																				パブコメ実施				パブコメ結果

2. 前計画の概要・評価

2-1. 前計画(H22年度)の概要



2. 前計画の概要・評価

2-2. 前計画(H22年度)の評価

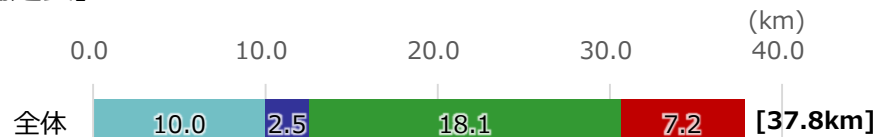
番号	路線名等	延長	①-1	①-2	②	③	④	役割・機能	整備状況（今回評価）			
			観光軸 の強化	市街地 連絡性 の強化	混雑箇所・ 区間の解消	歩行・ 自転車NW の形成	広域NW へのアクセス 道路強化		整備済	事業中	概成済 現道あり	未改良 現道なし
①	(市) 東郷日の里線	0.20 km				●		・市街地間ネットワークの強化			0.20 km	
②	(都) 宗像福岡線	2.70 km	●		●		●	・渋滞箇所の需要分散 ・宗像大社・玄海方面へのアクセス強化		0.34 km	1.25 km	1.11 km
③-1～3	(都) 宗像福岡線 (主) 宗像玄海線	4.38 km		●	●	●	●	・市街地渋滞箇所対策 ・狭い歩道幅員解消・東西軸の強化		0.59 km	2.14 km	1.65 km
③-4		1.10 km					●	・広域交通への対応			1.10 km	
④	(都) 徳重曲線	2.87 km		●	●			・東西軸需要分散・市街地連絡性強化			0.23 km	2.64 km
⑤	(都) 東郷駅前線	0.12 km	●			●		・東郷駅関連道路整備	0.12 km			
⑥-1～3	(主) 直方宗像線 ※一部(都) 石丸河東線	3.82 km	●				●	・観光地周辺道路網整備 ・鞍手 I C 方面道路強化	1.56 km		2.26 km	
⑦	(都) 土穴朝町線	0.36 km		●	●	●	●	・市街地渋滞箇所対策 ・狭い歩道幅員解消・鉄道横断部強化				0.36 km
⑧	(都) 宗像玄海線 (主) 宗像玄海線	0.90 km					●	・幅員不足解消 ・宗像地区・玄海地区間の連絡性強化			0.90 km	
⑨-1	(都) 光岡東郷線	1.00 km	●	●	●	●	●	・市街地南北軸強化・広域流動への対応	1.00 km			
⑨-2	(主) 宗像篠栗線	0.67 km	●			●	●	・市街地連絡性強化			0.67 km	
⑩	(都) 土穴須恵線	0.78 km		●				・宗像地区・玄海地区間の連絡性強化 ・観光軸の整備	0.78 km			
⑪	新規路線 ※(都) 徳重曲線延伸部	1.40 km		●	●			・東西軸需要分散・市街地連絡性強化				1.40 km
⑫	新規路線 (市) 久原1号線	0.80 km					●	・広域交通への対応	0.80 km			
⑬-1～2	(主) 若宮玄海線	2.70 km	●	●			●	・宗像地区・玄海地区間の連絡性強化 ・観光軸の強化	1.10 km	1.60 km		
⑭	(主) 宗像玄海線	3.00 km	●				●	・宗像地区・玄海地区間の連絡性強化 ・観光軸の強化			3.00 km	
⑮	(県) 玄海田島福岡線	1.60 km	●	●				・観光軸の強化 ・自歩道幅員不足	0.64 km		0.96 km	
⑯-1～3	(県) 岡垣玄海線	1.20 km	●					・観光地周辺道路網整備	1.20 km			
⑰	国道495号	0.50 km	●					・観光施設周辺道路網の強化	0.50 km			
⑱	(主) 福岡宗像玄海線	1.80 km		●				・市街地渋滞箇所への対策			1.80 km	
⑲	国道3号	1.70 km			●		●	・混雑区間への対応			1.70 km	
⑳-1～2	(主) 福岡宗像玄海線	1.90 km		●				・幅員不足解消			1.90 km	
㉑・㉒	(県) 町川原赤間線	0.80 km		●	●			・幅員不足解消 ・国道3号交通量分散	0.80 km			
㉓-1～2	(県) 田島田熊線	0.90 km				●		・幅員不足解消	0.90 km			
㉔	(主) 宗像篠栗線	0.60 km	●				●	・広域交通への対応	0.60 km			
合計		37.80 km	17.91 km	19.59 km	15.21 km	7.63 km	23.73 km		10.00 km	2.53 km	18.11 km	7.16 km

2-2. 前計画(H22年度)の評価

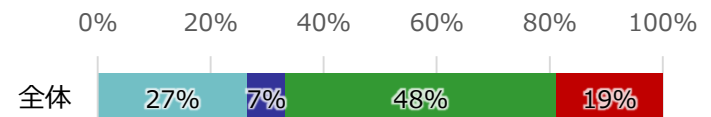
- 前計画における幹線道路網整備計画の進捗率は、約81%(概成済含)。
一方で、「整備済」「事業中」の進捗率は、約33%に止まっている。
- 整備方針別にみると、「観光軸」の未改良区間は僅か6%と整備は進んでいる一方で、「混雑解消」の未改良区間は47%と高く整備は進んでいない。
⇒ 旧国道3号など事業難易度が高い区間や未着手の都市計画道路の存在は課題。

▼前計画の整備進捗率

【整備延長】

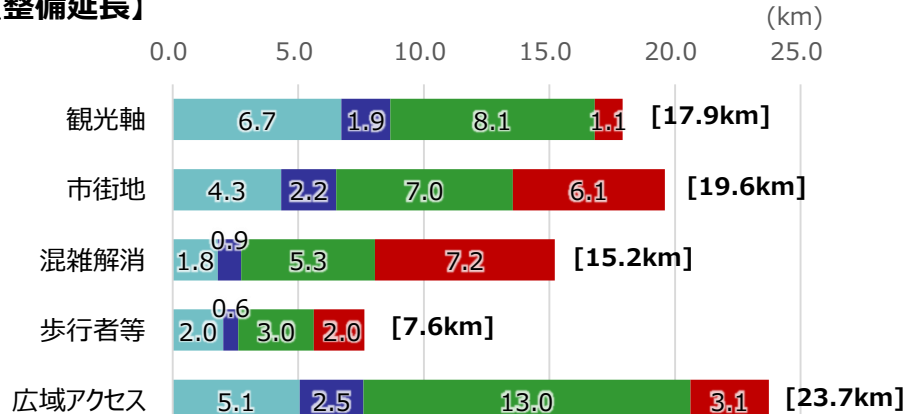


【整備率】

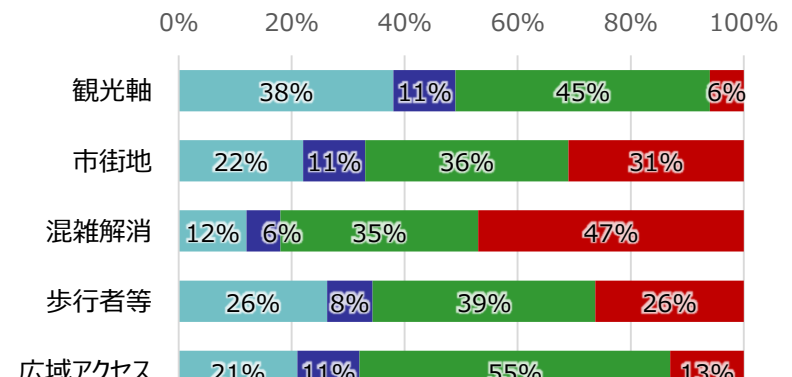


▼整備方針別整備進捗

【整備延長】



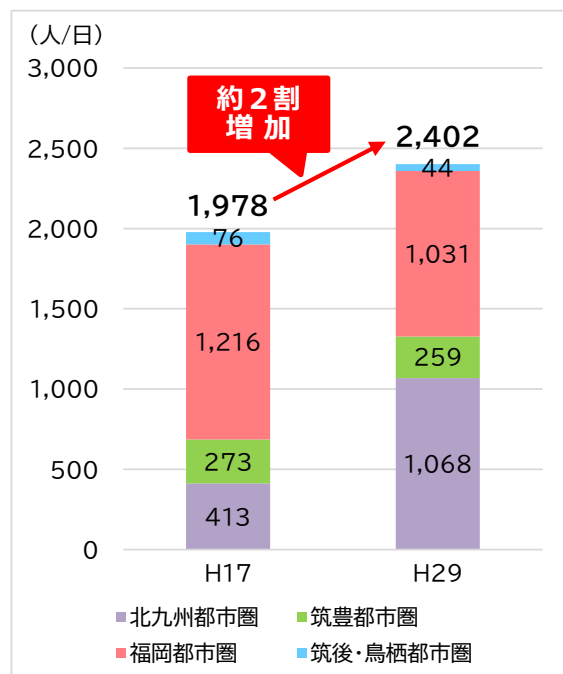
【整備率】



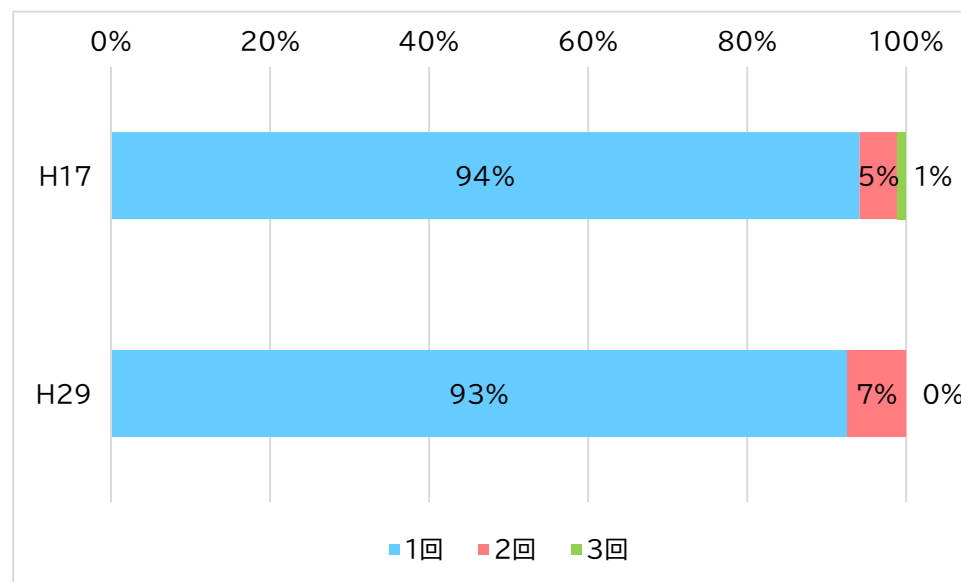
[]内は合計 整備済 : 事業中 : 概成済 : 未改良

【参考】①観光軸を強化する道路網

- 居住地別の宗像市への来訪者数を比較した結果、平成17年から平成29年にかけて来訪者数は約2割増加。特に北九州都市圏からの来訪者数が増加している。
- 来訪者の宗像市内でのトリップ数は、1トリップのみが9割以上を占め、周遊性の拡大等は確認できない。



▲居住地別宗像市来訪者数
〔来訪者圏域の変化〕



▲来訪者の宗像市内でのトリップ数〔周遊性の変化〕

※1：第4回（H17）調査圏域内の居住者を対象（宗像市居住者は除外）

※2：対象とした移動目的は、以下のとおり

・H17：「社交・娯楽・食事・レクリエーションへ」

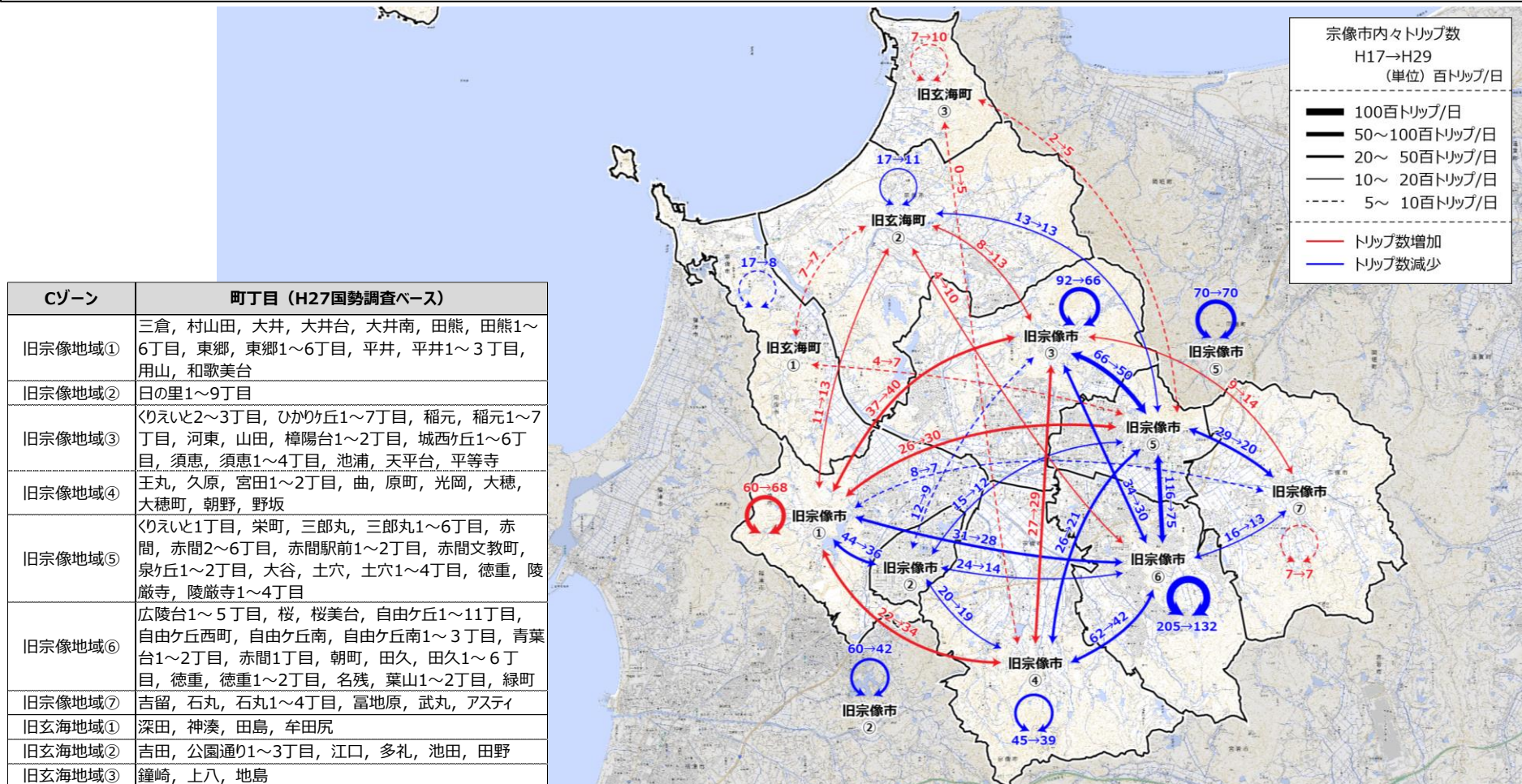
・H29：「食事・社交・娯楽」および「観光・娯楽・レジャー」

※3：「周遊性の変化」は、宗像市内に到着するトリップで上記移動目的が連続する回数を集計

資料：北部九州圏パーソントリップ調査

【参考】②市街地間の連絡性を強化する道路網

- 旧宗像地域⑥区（自由ヶ丘周辺）は大幅にトリップ数が減少。
- 一方で、旧宗像地域①区（東郷周辺）を中心に市内の流動量が増加傾向。
⇒（都）光岡東郷線や（市）久原1号線などの整備により市内流動が活発化。



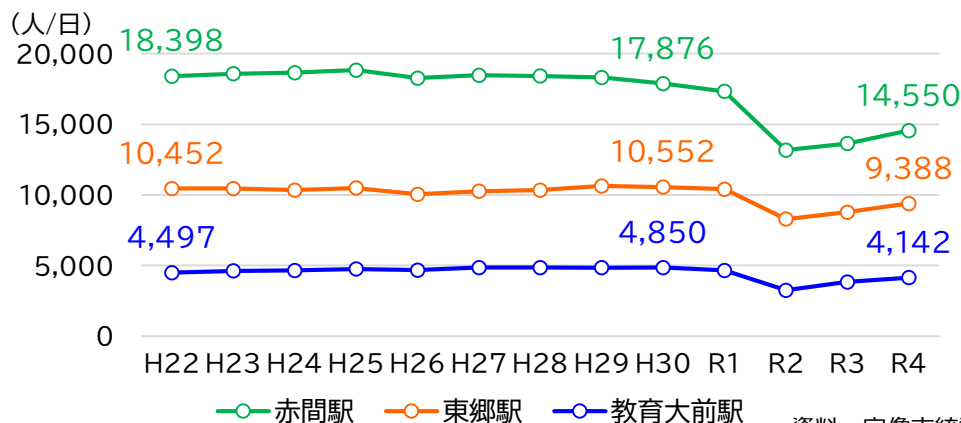
▲宗像市内々トリップ数(※人ベース)[地区内流動の変化]

資料：北部九州圏パーソントリップ調査

2. 前計画の概要・評価

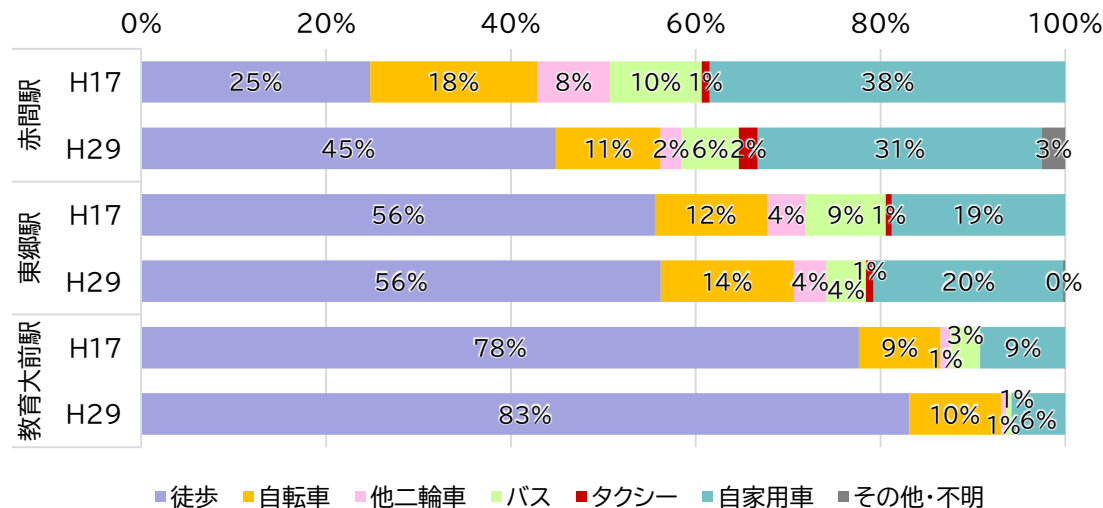
【参考】③歩行者・自転車ネットワークの形成に寄与する道路網

- 市内 3 駅とも、乗降人数はコロナ禍を経て回復傾向。
- 駅端末交通手段をみると、赤間駅で徒歩利用の割合が増加。

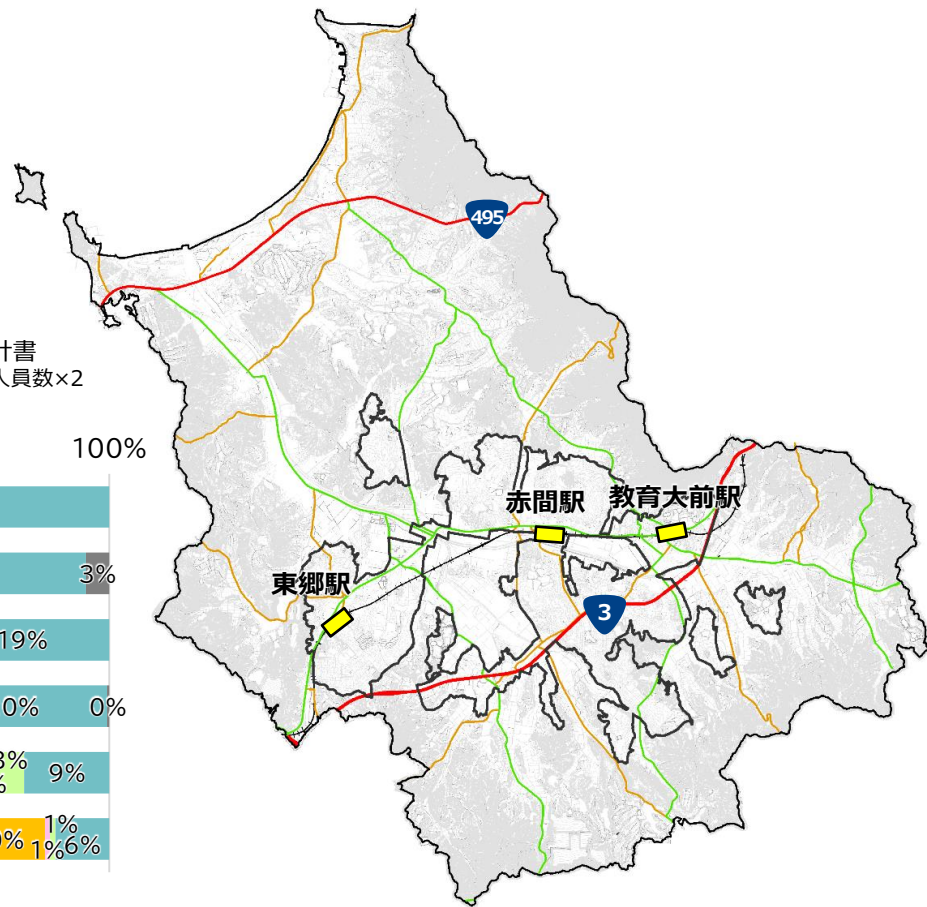


▲1日当たりの乗降人数の推移

資料：宗像市統計書
※H30以降は乗車人員数×2



▲駅端末交通手段の変化(※人ベース)〔利用交通手段の変化〕

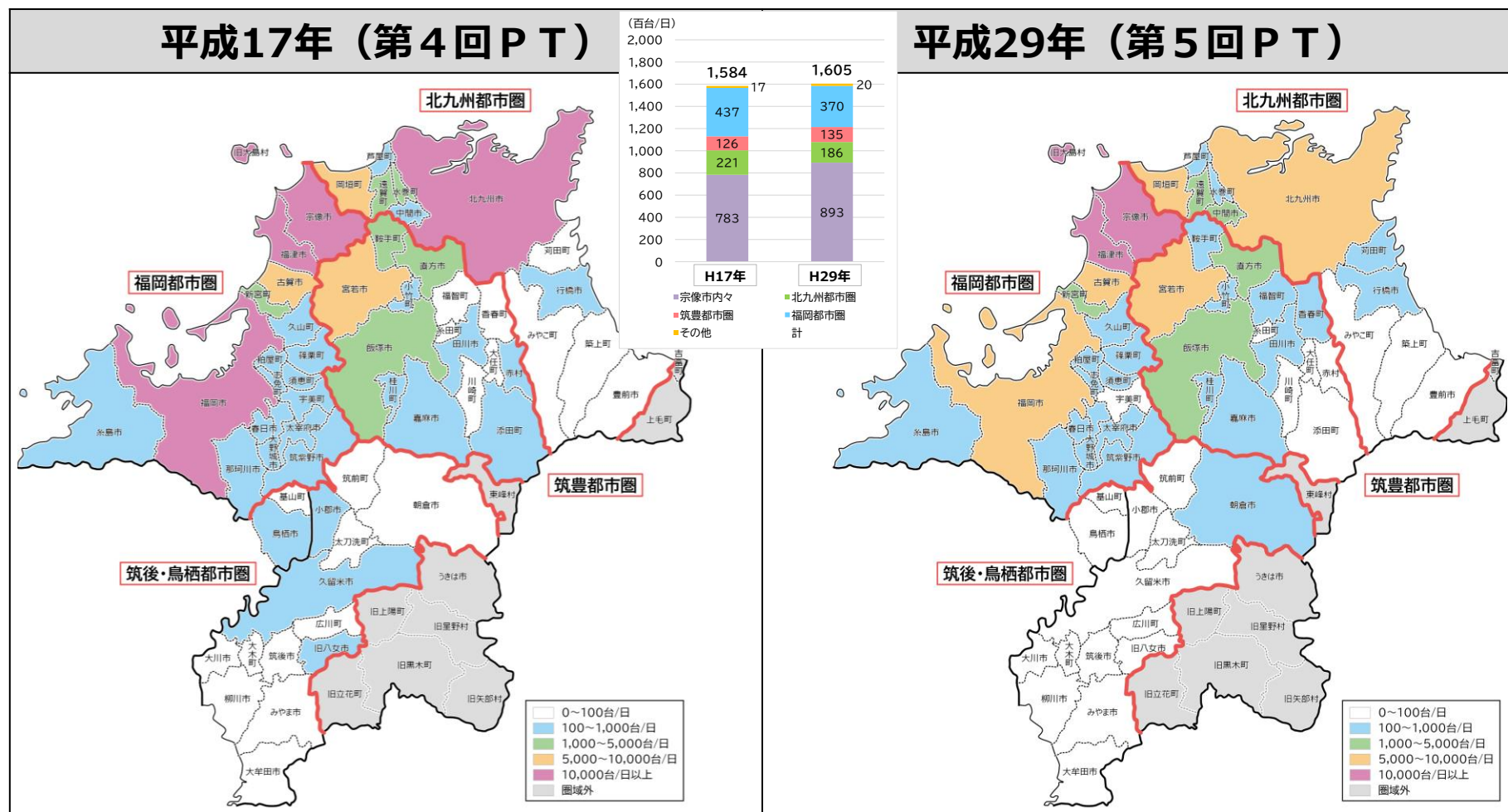


2. 前計画の概要・評価

【参考】④広域ネットワークへのアクセス性を高める道路網

- 宗像市に発着する自動車トリップ数を比較した結果、全体では微増。
- 但し、市内々交通が増加している一方で、宗像市流出入交通は微減。

▼宗像市に発着する自動車トリップ数

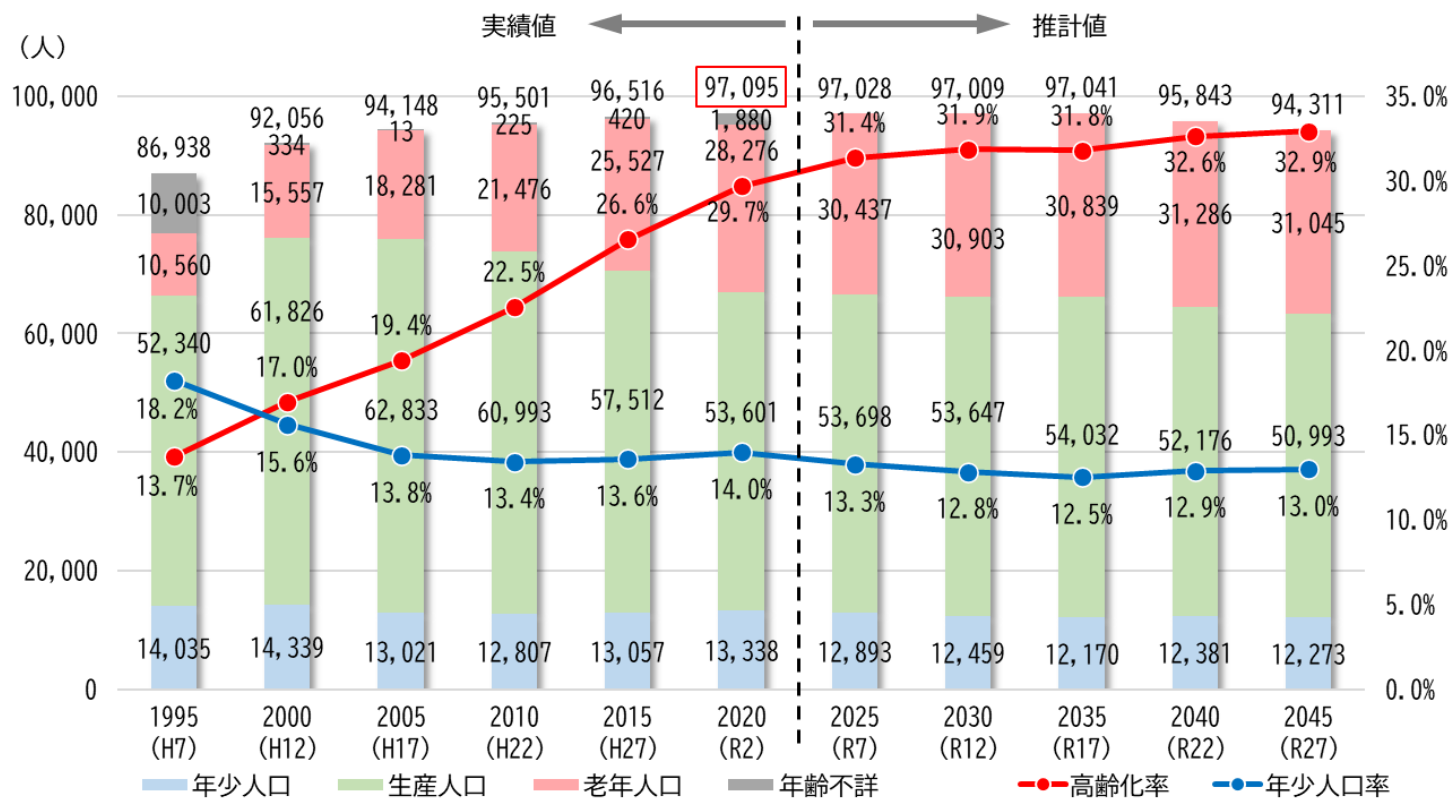


3. 宗像市の概況

①人口：人口の推移

- 前計画策定時に比べ、人口は微増の傾向だが、今後は減少に転じる見込み。
- 老年人口（65歳以上の人口）は約1.4倍と大きく増加しており、高齢化率は約30%と県全体（28%）に比べて高い。

【年齢階層別人口の推移】



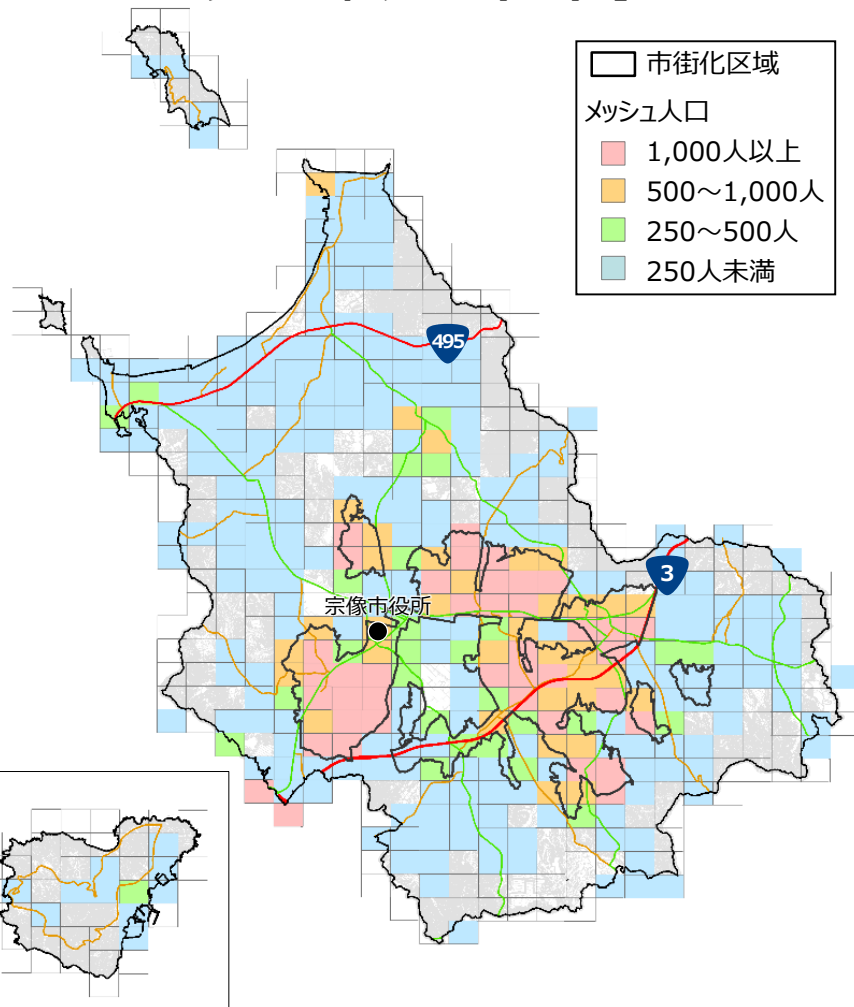
資料：H7～R2）国勢調査、R7～R27）第3時宗像市総合計画における人口推計

3. 宗像市の概況

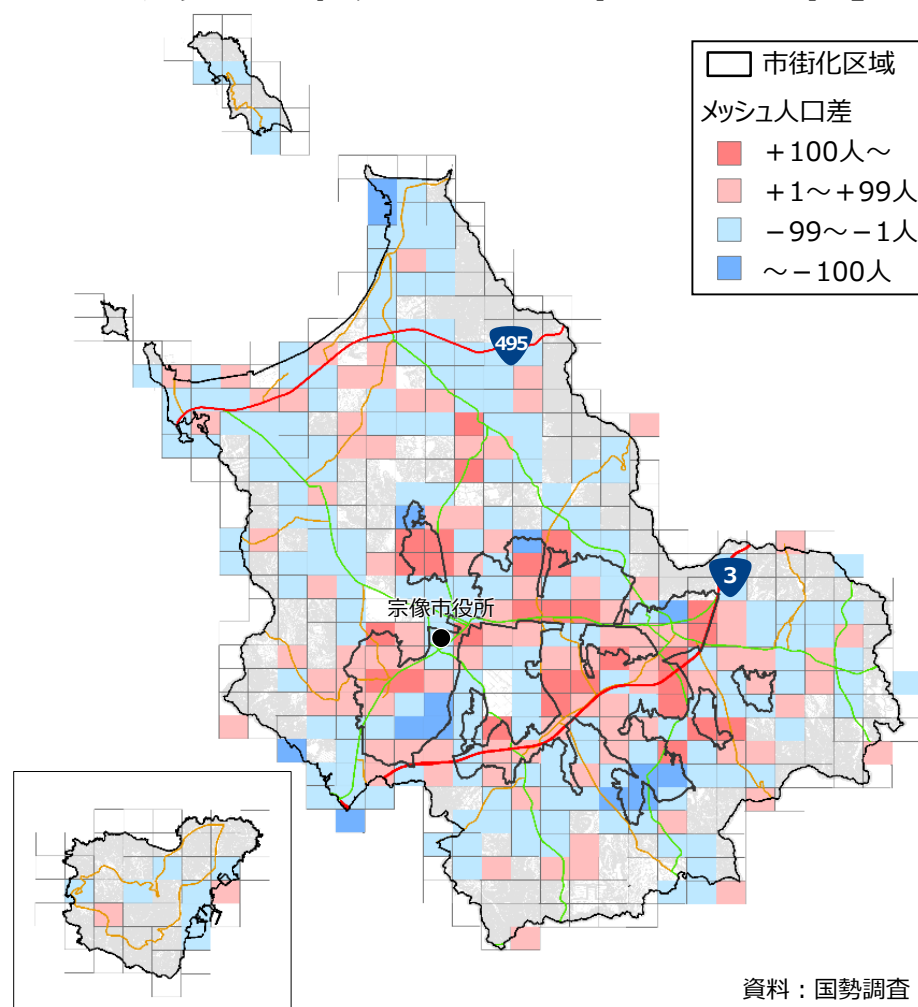
①人口：人口分布

○人口は市街化区域を中心に分布。

【メッシュ単位人口（R2）】



【メッシュ単位人口の変化（R2-H22※）】



資料：国勢調査

※ 前回計画（第二次道路網整備計画）策定年次に最も近い統計年のデータで比較整理した。

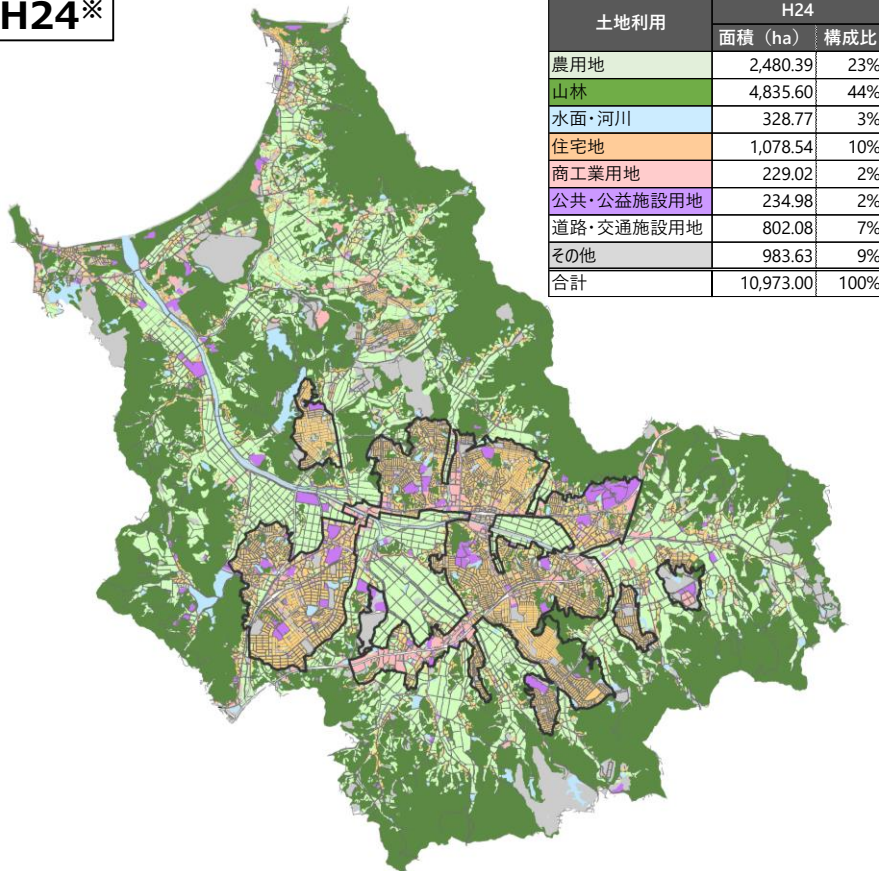
3. 宗像市の概況

②土地利用

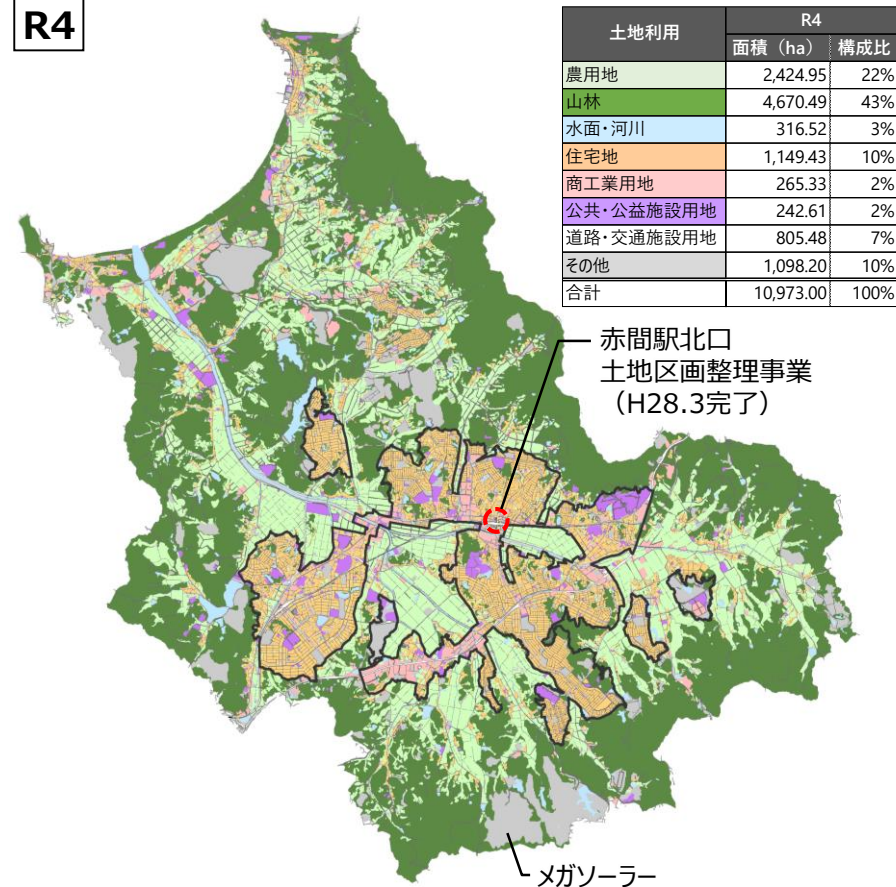
- 前計画策定時に比べ、農用地・山林が減少、住宅地・商工業用地が増加の傾向。
- 市街地の広がりには大きな変化はない。

【土地利用現況の変遷（都市計画区域のみ）】

H24※



R4



資料：都市計画基礎調査（H24、R4）

※ 前回計画（第二次道路網整備計画）策定年次に最も近い統計年のデータと比較整理した。

4-1. 計画の位置づけ

○本計画は、国・県の計画を踏まえつつ、本市の総合計画・都市計画マスタープラン等の上位計画や公共交通・防災等の関連計画との整合を図る。

「国・県の計画」

- 九州地方新広域道路交通ビジョン
九州地方新広域道路交通計画
(国土交通省 九州地方整備局/令和3年7月)
- 福岡県新広域道路交通ビジョン
福岡県新広域道路交通計画
(福岡県・北九州市・福岡市/令和3年6月)
- 2040年、道路の景色が変わる
～人々の幸せにつながる道路～
(国土交通省/2020年6月)



「宗像市の計画」

－上位計画－

- 第3次宗像市総合計画
(宗像市/策定中〔令和6年11月時点〕)
- 第3次宗像市都市計画マスタープラン
(宗像市/策定中〔令和6年11月時点〕)
- 宗像市立地適正化計画
(宗像市/改訂中〔令和6年11月時点〕) 等



- 第三次宗像市道路網整備計画 ※本計画**



－関連計画－

- 宗像市地域公共交通計画
(宗像市/改訂中〔令和6年11月時点〕)
- 宗像市地域防災計画
(宗像市防災会議/令和6年8月修正)
- 宗像市 雨に強いまちづくりビジョン
～雨水管理総合計画～
(宗像市/令和6年3月) 等

4-2. 国・県の計画

- 国・県による計画（新広域道路交通ビジョン/新広域道路交通計画、ほか）では、階層的なネットワーク形成に加えて、「防災・減災」の重要性を示している。

【九州地方の将来像】※国の計画

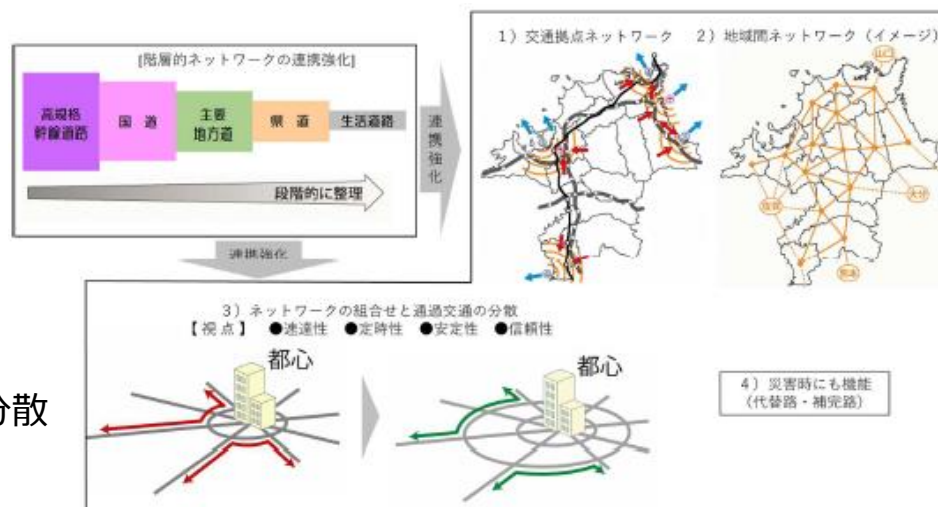
- ①日本の成長センター「ゲートウェイ九州」 ⇒アジア地域の成長力を引き込む
- ②三層の重層的な圏域構造からなる「元気な九州圏」
⇒九州基幹都市連携圏、都市自然交流圏、基礎生活圏による圏域構造
- ③**巨大災害対策**や環境調和を発展の原動力とする「美しく強い九州」
⇒**南海トラフ巨大地震**での想定される対応

※九州地方新広域道路交通ビジョン
(国土交通省 九州地方整備局/令和3年7月) より

【広域道路ネットワークの基本方針】※福岡県の計画

⇒**段階的ネットワーク**の連携強化

- ①交通拠点のネットワーク形成
 - ・県内外の交流拠点の機能を十分に発揮
- ②地域間ネットワークの形成
 - ・地域間の交流や地域の活性化を支援
- ③ネットワークの組合せと通過交通の分散
 - ・多様化する利用者ニーズの対応、都心部通過交通の分散
- ④災害時にも機能する道路網の確保（代替路・補完路）
 - ・大規模な自然災害時にも、人流・物流の確保



※福岡県新広域道路交通ビジョン（福岡県・北九州市・福岡市/令和3年6月）より

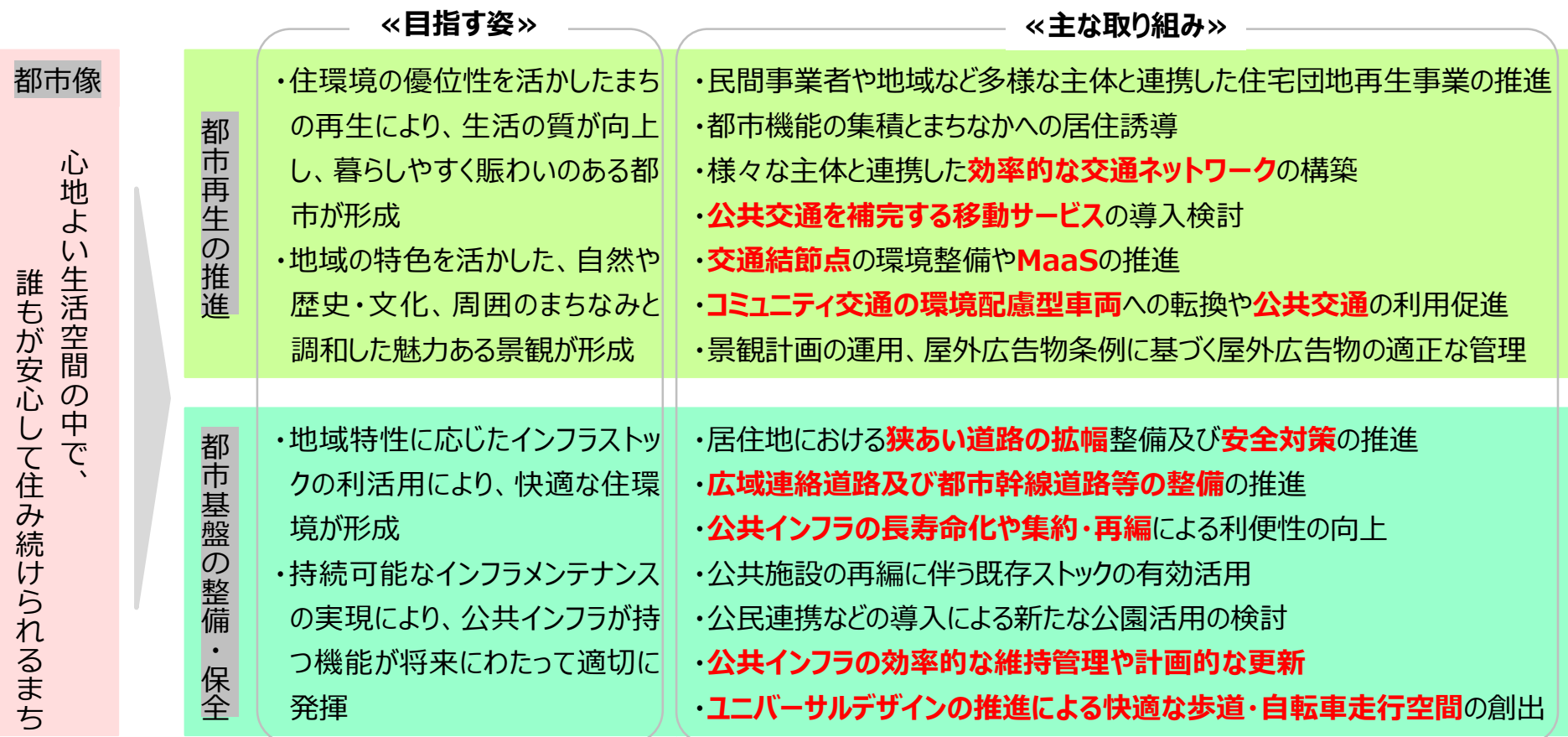
○移動手段としてのMaaSの導入、人と車両が空間をシェアするユニバーサルデザインの導入
賑わい溢れたコミュニティ空間の創出、自動運転トラックによる平時や災害時を含めた持続
可能なシステム、耐災害性を備えた幹線道路ネットワークの構築が求められている。

※2040年、道路の景色が変わる～人々の幸せにつながる道路～（国土交通省/2020年6月）より 17

4-3. 宗像市の計画

(1) 宗像市総合計画

- 都市再生の推進として効率的な交通ネットワークの構築や公共交通に関する利用促進等、都市基盤の整備として幹線道路の整備や狭あい道路の拡幅・安全対策、ユニバーサルデザインによる快適な歩道・自転車走行区間の創出等を掲げる。



(2) 宗像市都市計画マスタープラン・宗像市立地適正化計画

○道路整備方針として、①広域連絡道路、②都市内幹線道路、③その他の主要な生活道路対策や歩行者・自転車ネットワークの形成を掲げる。

【将来都市像】

コンパクトで魅力的な地域がネットワークする生活交流都市

① 広域連絡道路整備：

広域的な道路ネットワーク形成

<東西交流軸>

- ・国道3号：広域幹線道路
⇒交通需要に対応した道路機能の強化
- ・国道495号：観光・レクリエーション軸
⇒自然や沿道景観に配慮した道路整備、道の駅むなかた周辺の交通の円滑化

<南北交流軸：西側南北軸の強化>

- ・渡船ターミナル・宗像大社・宗像ユリックスや高速ICを結ぶ交流軸形成
- ・観光・レクリエーション施設へのアクセス機能強化

<南北交流軸：東側南北軸の強化>

- ・学術・産業・スポーツ拠点などを相互に結ぶ連絡軸形成

② 都市内幹線道路整備：

分散市街地を結ぶ道路強化

<都市内中心軸>

- ・多様な都市活動を支える中心市街地の骨格道路
- ・広域連絡道路の役割や市街地内を結ぶ幹線道路
- ・鉄道駅へのアクセス道路としての機能強化

<都市内東西連絡軸>

- ・旧国道3号のバイパス機能確保
- ・JR鹿児島本線南側市街地における東西連絡軸
- ・国道3号や日の里地区との連絡道路整備

<南北連絡道路>

- ・宗像地域と玄海地域を結ぶ重要な連絡道路
- ・都市計画道路としての整備推進

<市街地相互のネットワーク>

- ・市街地相互を繋ぐ円滑な道路ネットワークの形成

③ その他の道路整備

<主要な生活道路：

地域コミュニティの骨格形成>

- ・歩行者・自転車を重視した魅力ある道路空間の創出
- ・通学路の交通安全対策の推進

<歩行者・

自転車ネットワーク>

- ・駅・主要バス停～地域中心・生活中心間のアクセス強化
- ・歩行者・自転車空間の拡充、整備推進
- ・JR赤間駅周辺：人中心のまちなか空間の形成

(3)その他の関連計画

①宗像市地域公共交通計画

○「広域交通」として市外・県外への広域移動、「幹線交通」として市内の中心拠点・地域拠点への移動、「支線交通」として市内の交通結節点や乗り継ぎ拠点の移動を確保

【広域交通】

■鉄道（JR鹿児島本線）

路線バス（赤間急行線、福岡～赤間線）

- ・市外及び県外への広域的な移動を支える骨格軸
- ・市外・県外との交流を活性化

【幹線交通】

■路線バス（津屋崎～鐘崎線、森林都市線）

航路（大島航路、地島航路）

- ・中心拠点と地域拠点の移動を支える幹線
- ・日常生活での多様な移動を支え、利便性の高い移動環境を構築

【支線交通】

■コミュニティ交通（ふれあいバス）

- ・主要公共施設など、主要交通結節点や乗り継ぎ拠点を結ぶ

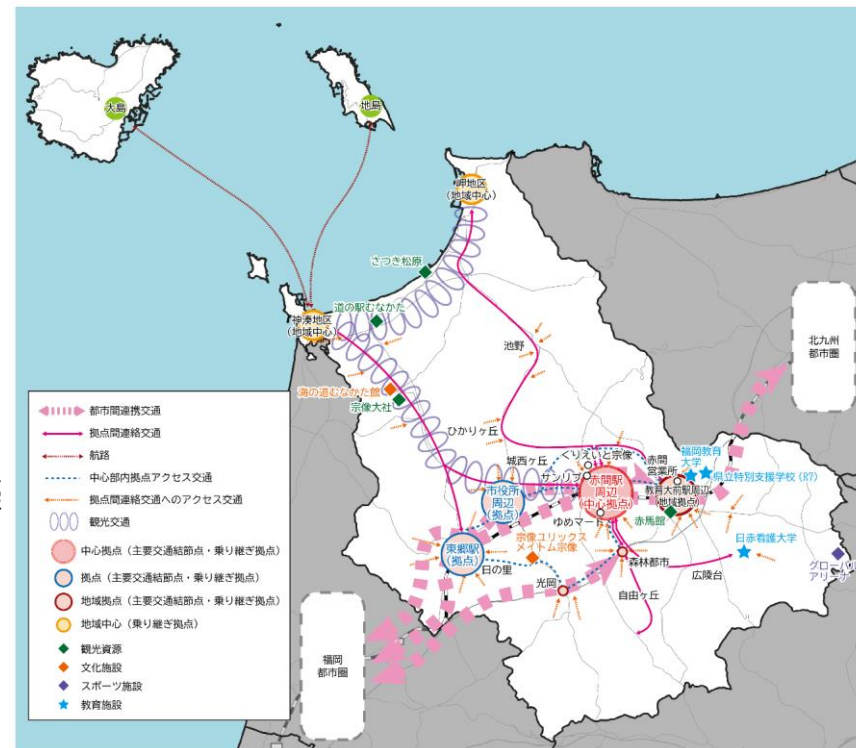
■コミュニティ交通（コミュニティバス）

- ・一定区域内のバス停と交通結節点を結ぶ

■コミュニティ交通（オンデマンドバス）

- ・一定区域内の乗降地点間を利用者の予約に応じて運行

■その他（タクシー、ラストワンマイル・モビリティ）



▲地域公共交通ネットワークの再編イメージ

※宗像市地域公共交通計画（宗像市/改訂中(令和6年11月時点)）より

(3)その他の関連計画

②地域防災計画

- 緊急輸送路の確保、火災延焼の防止を図る幹線道路の整備。
- 避難活動や緊急車両の通行等、避難路の安全確保による生活道路の整備。

【幹線道路の整備】

- ・災害時の救助活動、救援活動、物資輸送など**緊急輸送路や、火災の延焼防止**機能としても有効
- ・広域幹線道路として重要な役割を担っている国県道は、**歩道及び広い幅員**の確保、道路排水施設の整備等の促進を要請

【生活道路の整備】

- ・災害時の**避難活動や緊急車両が通行**する防災上重要な道路
- ・**幅員の狭い道路の解消、歩道の整備**、排水施設の整備等を推進するとともに、維持管理に努める

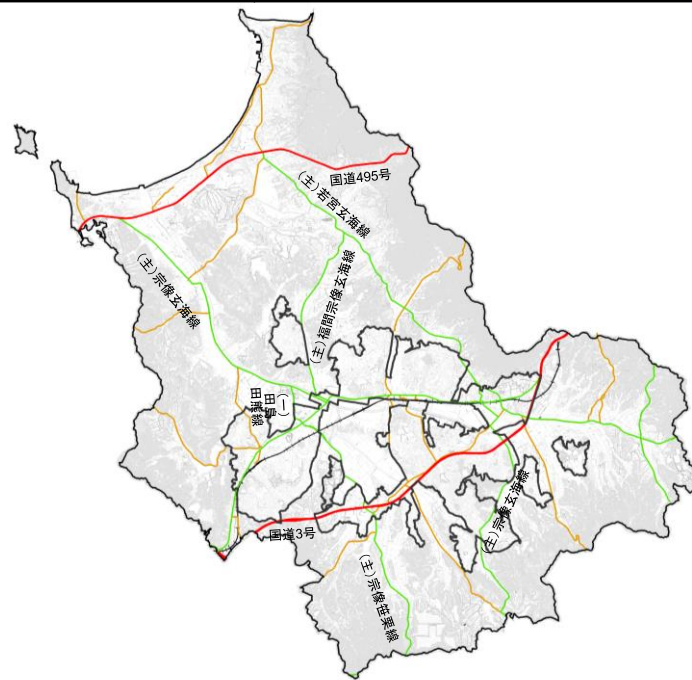
【漁港・港湾施設の整備】

- ・災害時の**緊急輸送ネットワークを確保**するため、被災者の救難・救助活動、避難、緊急物資輸送等、被災時にも機能を発揮する災害に強い漁港・港湾施設等の整備を推進

【安全な市街地の形成】

- ・災害時には被害が市街地全体に広がるおそれがあるため、建物の不燃化や宅地の緑化、**狭隘な道路の改善**を推進
- ・指定避難所、指定緊急避難所、一時避難所等の選定・整備、**避難路の安全確保**及び誘導標識の充実に努める

路線区分	市域の路線
緊急輸送道路（1次）	一般国道：3号、495号
緊急輸送道路（2次）	主要地方道：宗像玄海線、若宮玄海線、 福間宗像玄海線、宗像篠栗線 一般県道：田島田熊線



※宗像市地域防災計画（宗像市防災会議/令和6年8月修正）より

(3) その他の関連計画

③ 雨に強いまちづくりビジョン

- 緊急輸送道路等の重要路線では10cm、その他路線では30cmの浸水深を整備水準として設定。

【整備水準】

整備水準は、許容する道路の浸水深とし、想定される避難方法を踏まえ、

- ・ **緊急輸送道路などの重要路線では浸水深10cm、**
 - ・ **その他の路線では浸水深30cm**
- として設定

▼ 整備水準

対象路線	整備水準	考え方
重要路線 (緊急輸送道路) (広域ネットワーク) (都市内ネットワーク) (広域交流軸) (都市内交流軸) (市内連携軸)	浸水深 10cm	・ 多くの人が車で避難することを想定し、事故等で通行できない状況が生じると影響が大きい、「乗用車のブレーキの効きが悪くなる」浸水深とする。
一般路線 (重要路線以外)	浸水深 30cm	・ 車での避難を想定し、「自動車の通行に支障が生じる」浸水深とする。 ・ 徒歩での避難を想定し、「災害時要援護者（子ども等）の避難が困難となる」浸水深とする。

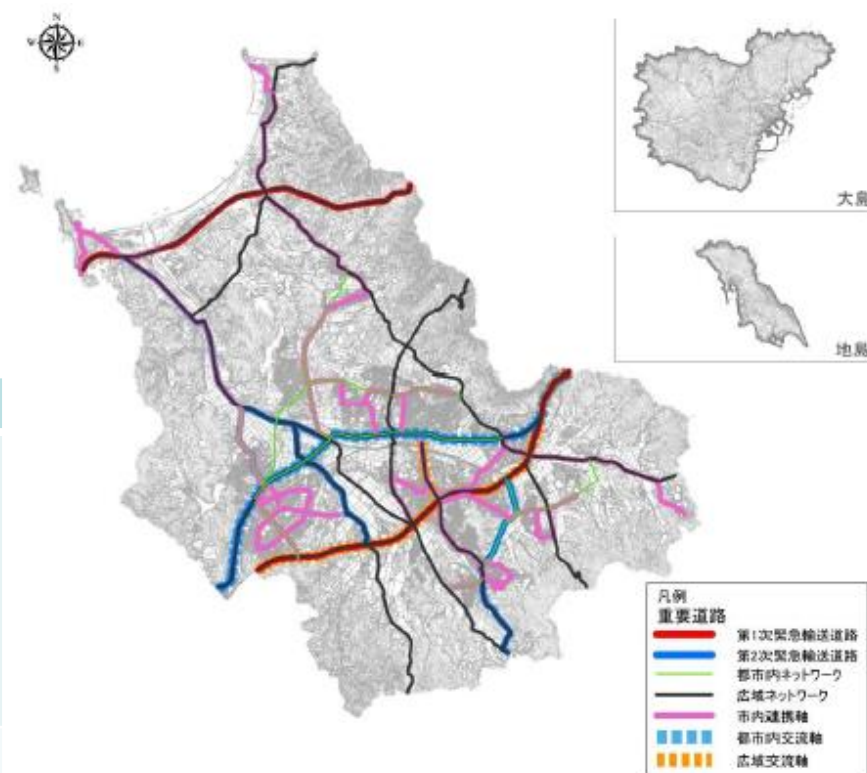
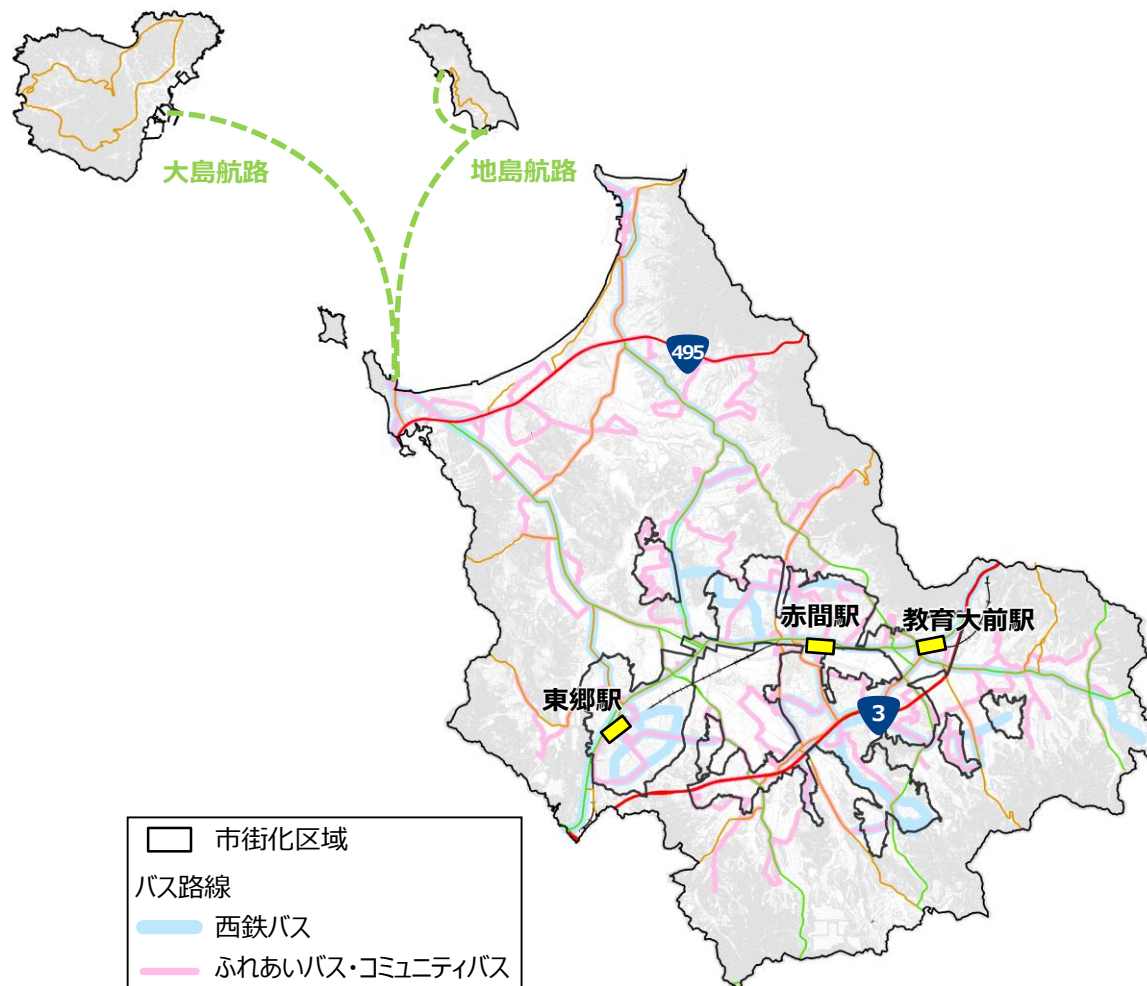


図4-5 重要路線

※宗像市雨に強いまちづくりビジョン～雨水管理総合計画～
(宗像市/令和6年3月) より

① 道路交通網

- 東西方向に主要幹線軸である国道3号、国道495号、旧国道3号、JR鹿児島本線が走る。南北方向には主要地方道（若宮玄海線、宗像玄海線等）が位置する。
- バス路線（西鉄バス、ふれあいバス・コミュニティバス）は市内全域をカバーしている。

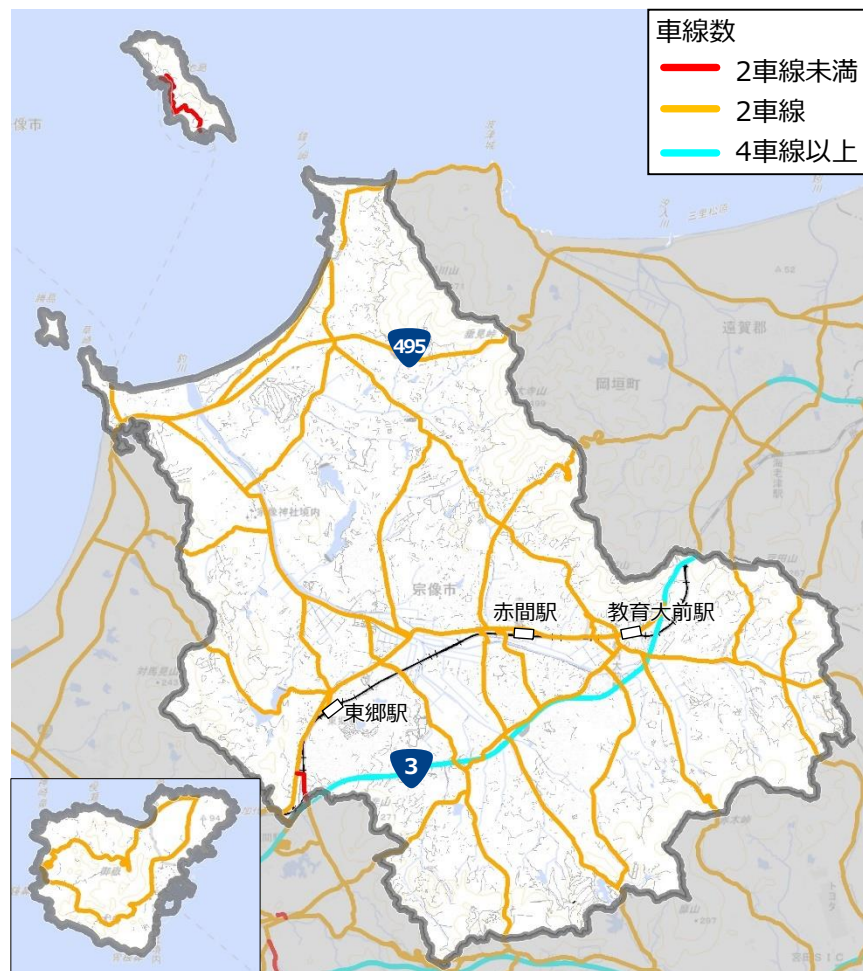


5. 道路交通の現状と課題

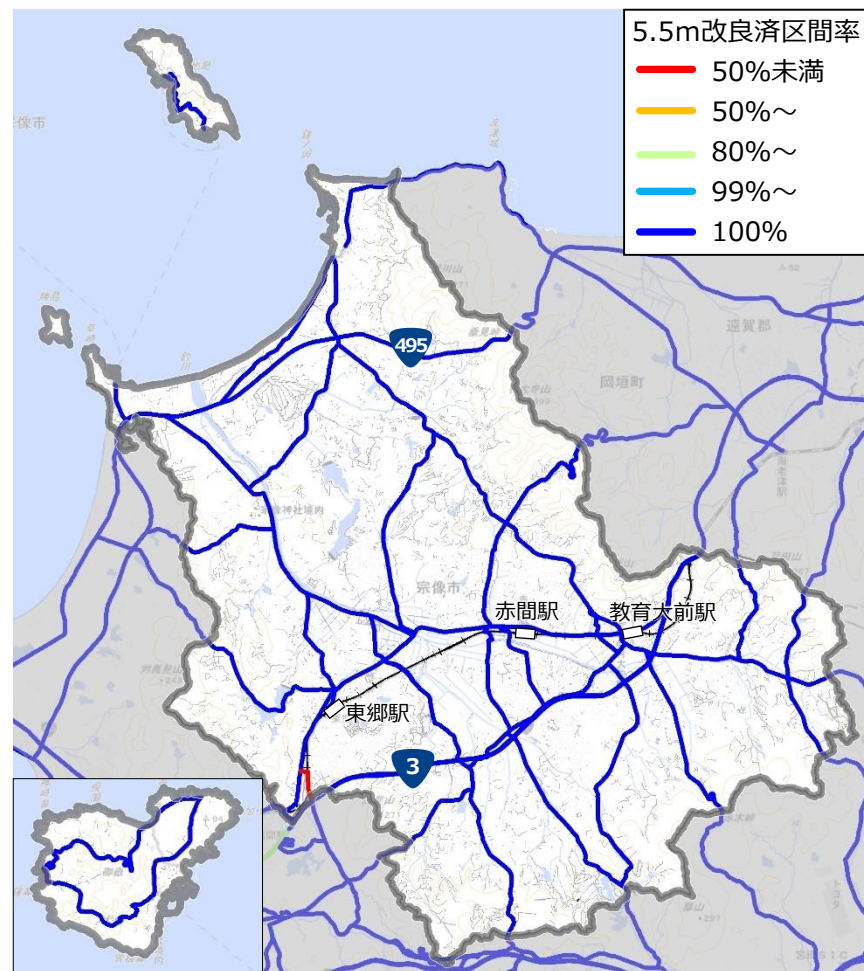
②道路の整備状況：主要幹線道路(国道・県道)

○市内の国道・県道は、概ね2車線以上で、幅員5.5m以上に改良済みである。
(県道畦町村山田線のみ未改良)

【車線数 (R3)】

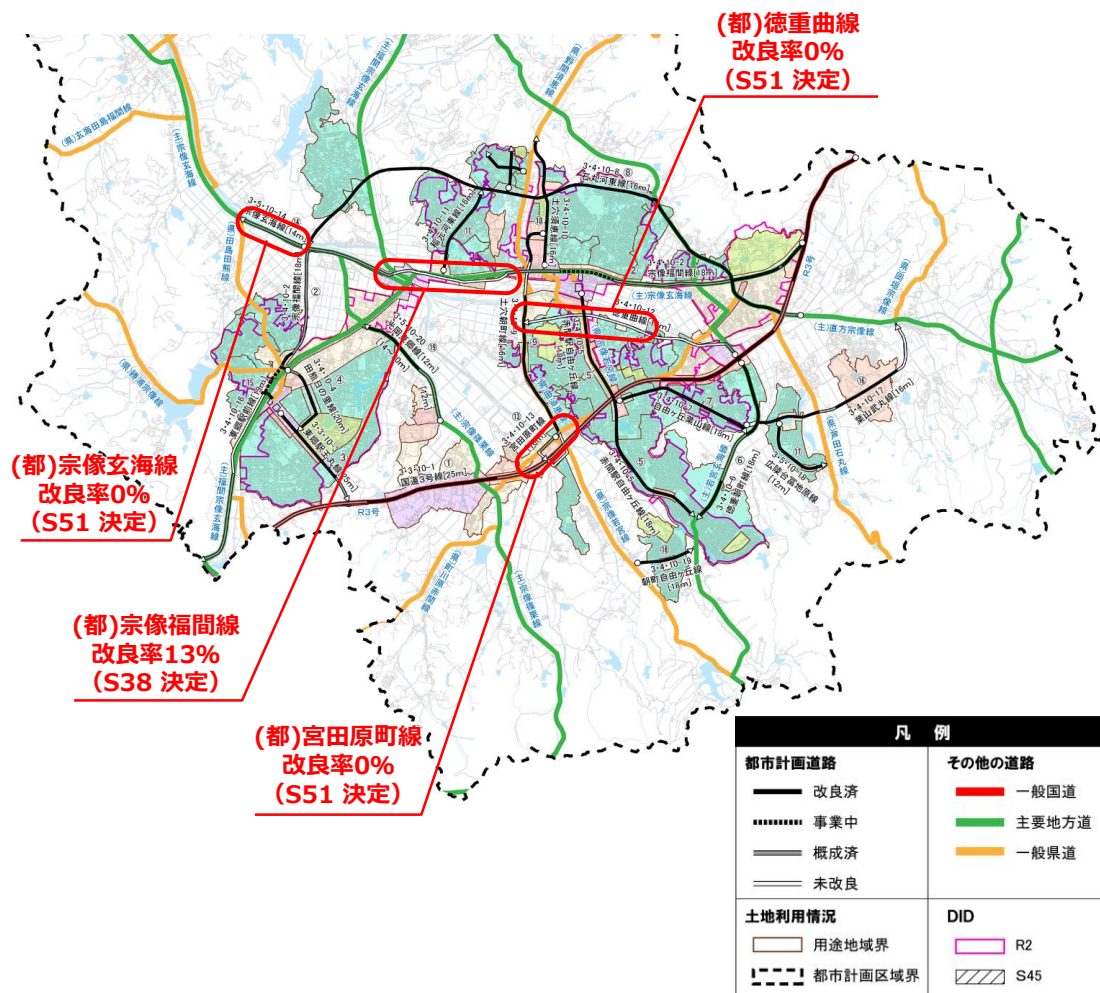


【幅員5.5m改良済区間率 (R3)】

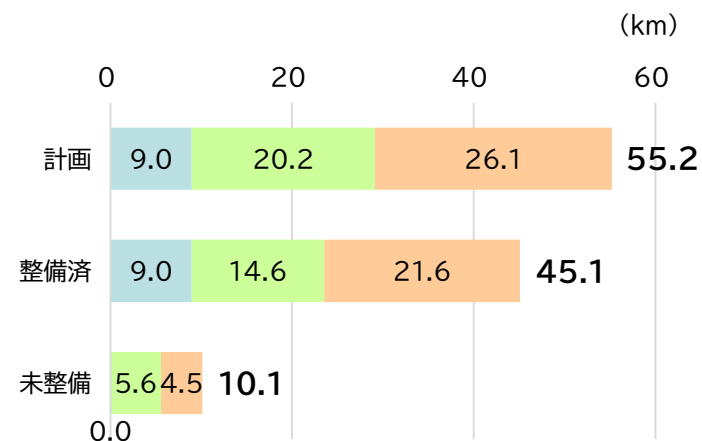


②道路の整備状況：都市計画道路

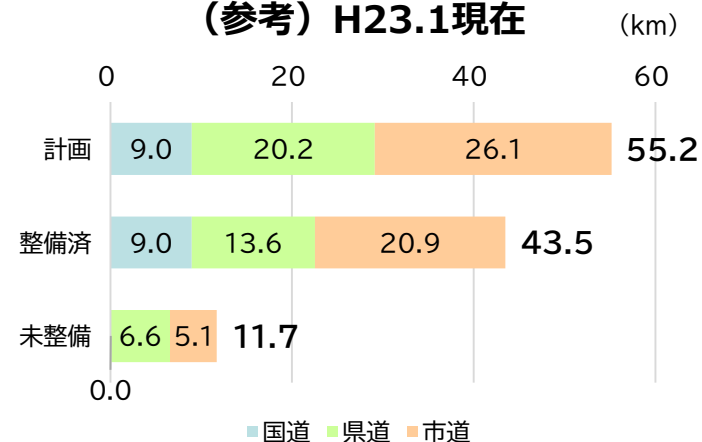
- 都市計画道路は、全延長約55kmに対し、約45kmが整備済み（整備率約87%）。
- 一方、**長期未着手の路線も複数存在**。



【都市計画道路の整備状況(R5.1)】

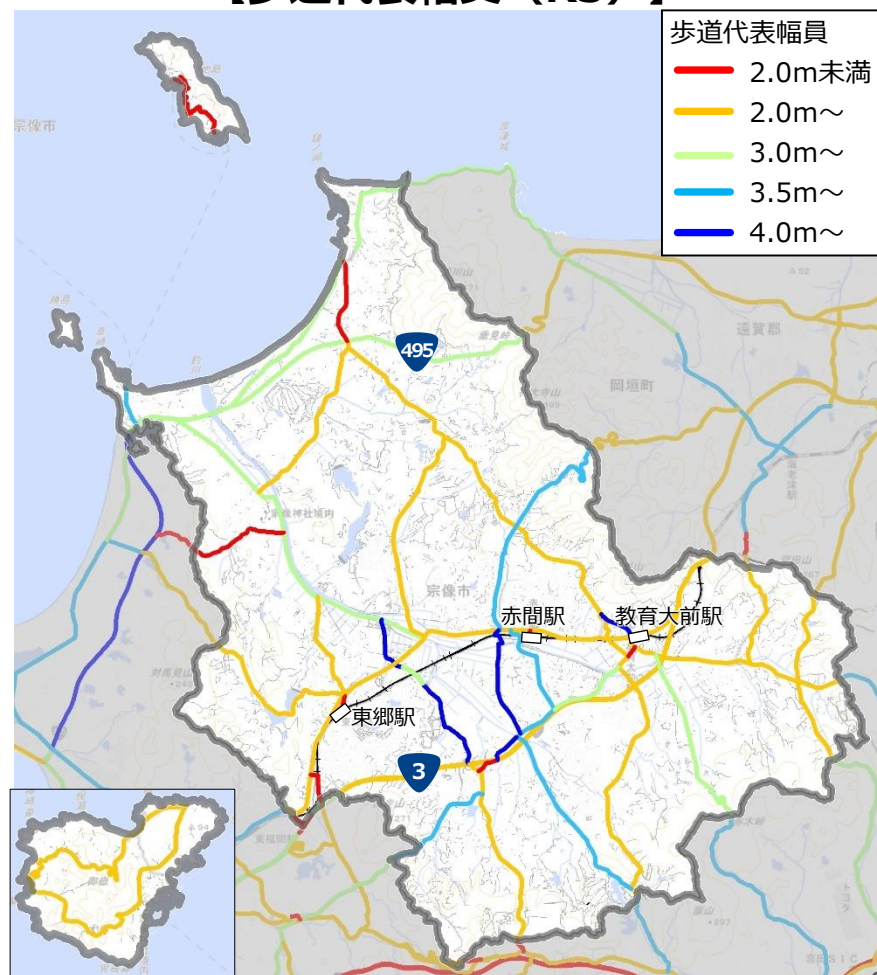


(参考) H23.1現在



- 国道3号・495号、旧国道3号、宗像玄海線等では比較的高い歩道設置率となっている。
- しかし、歩道幅員が十分に確保されている（3.0m以上）路線は限定的。

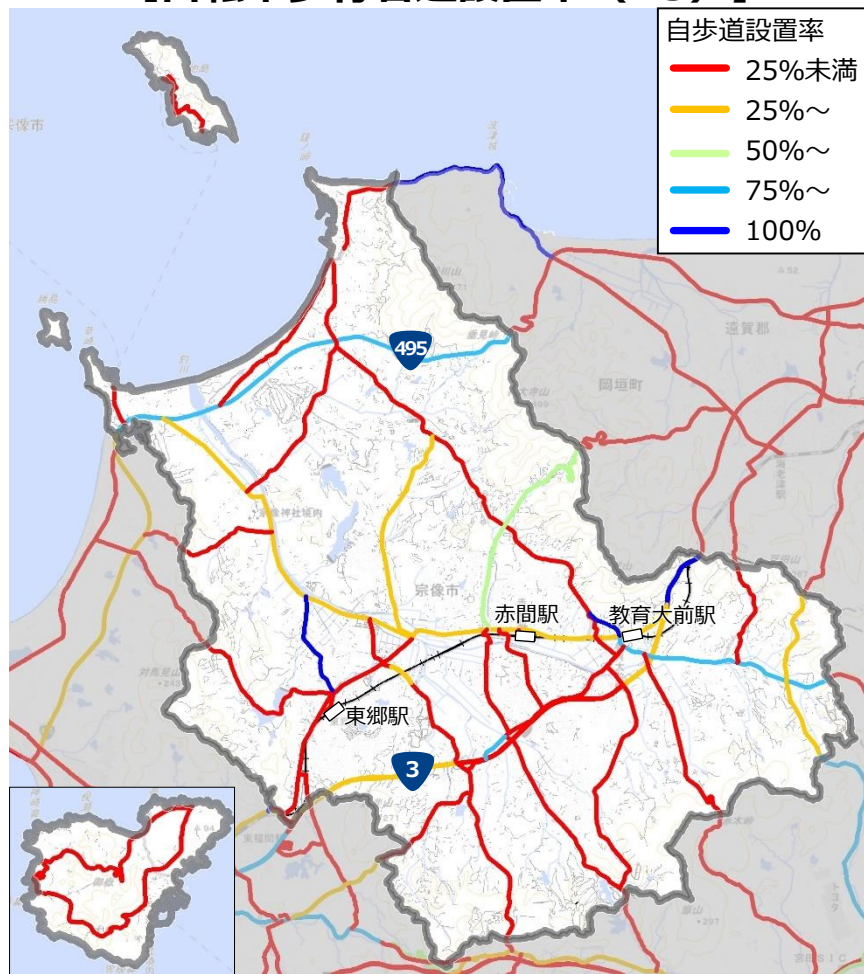
【歩道代表幅員（R3）】



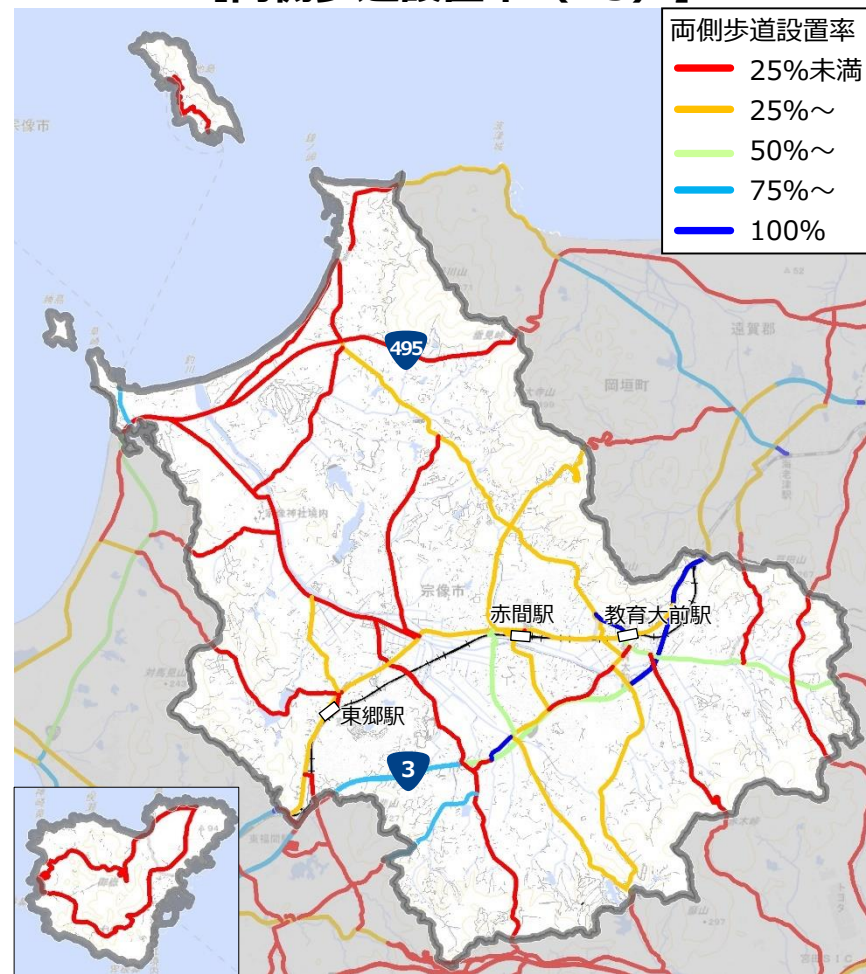
5. 道路交通の現状と課題

②道路の整備状況：歩道(国道・県道以上のみ)

【自転車歩行者道設置率 (R3)】



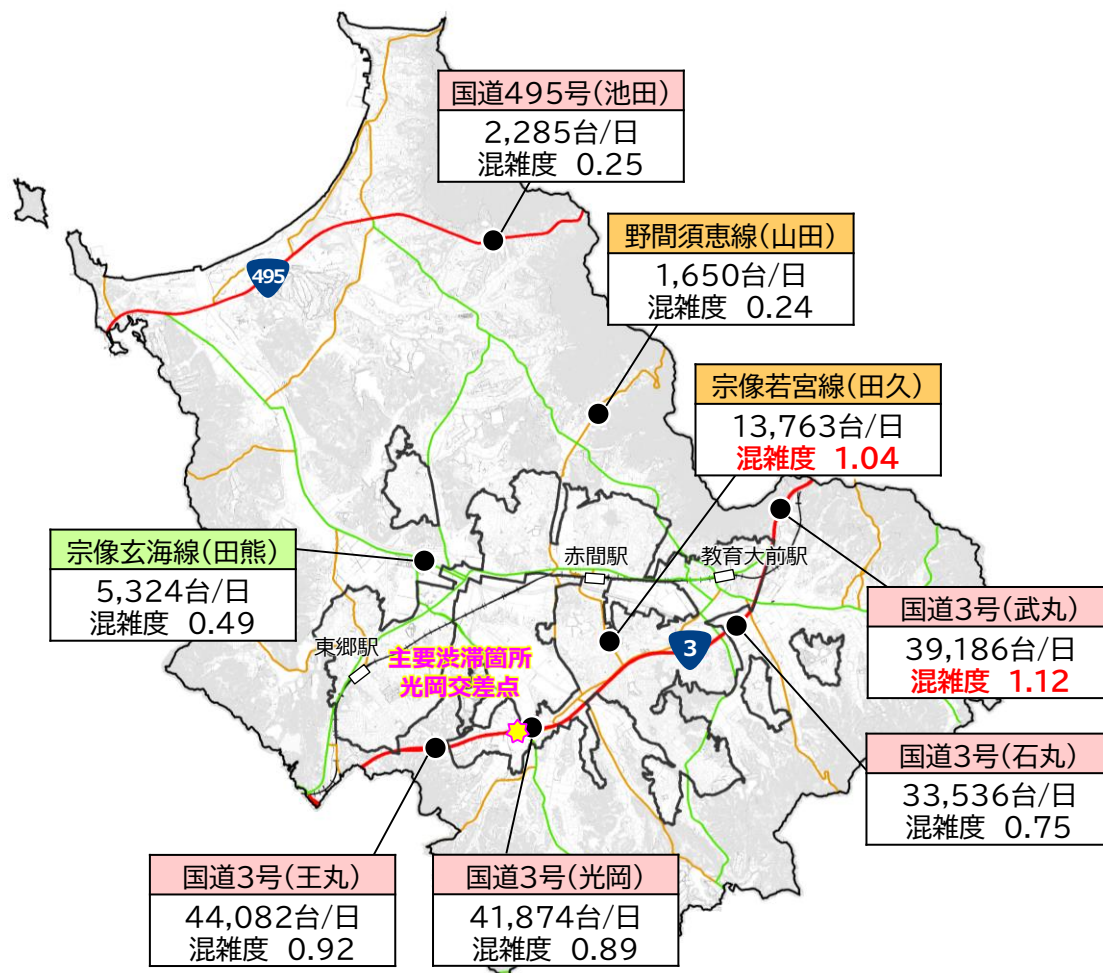
【両側歩道設置率 (R3)】



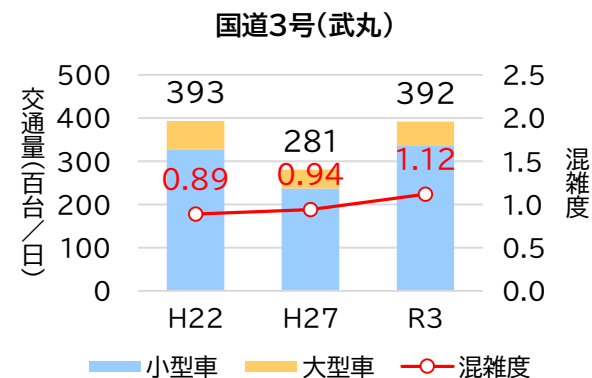
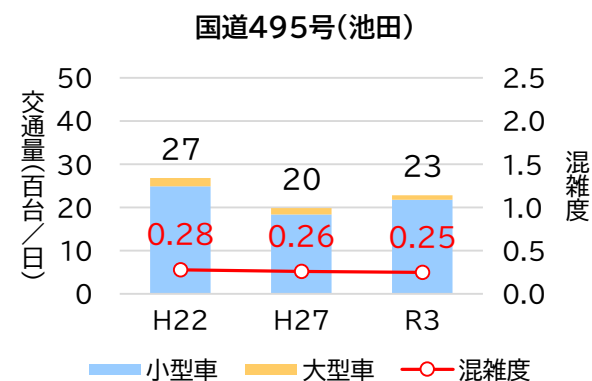
③交通量・混雑度

- 国道3号の交通量は約3.3～4.4万台/日であり、増加の傾向。
- **混雑度が1.0を超過する区間も一部あり、国道3号光岡交差点は主要渋滞箇所**に指定。

【交通量および混雑度（R3）】



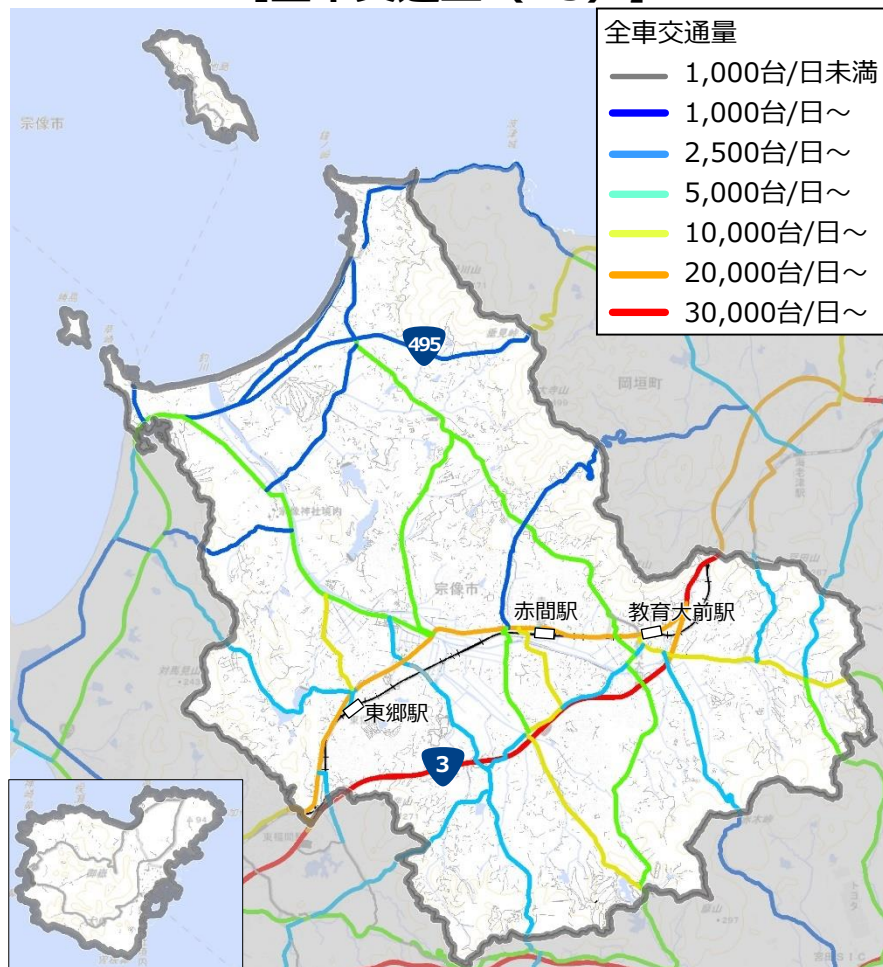
【交通量・混雑度の推移】



③交通量・混雑度

- 交通量は国道3号、旧国道3号の東西軸が多く、次いで南北の県道が多い。
- 大型車交通量は東西軸で多く、5,000台/日を超過するのは国道3号のみ。

【全車交通量（R3）】

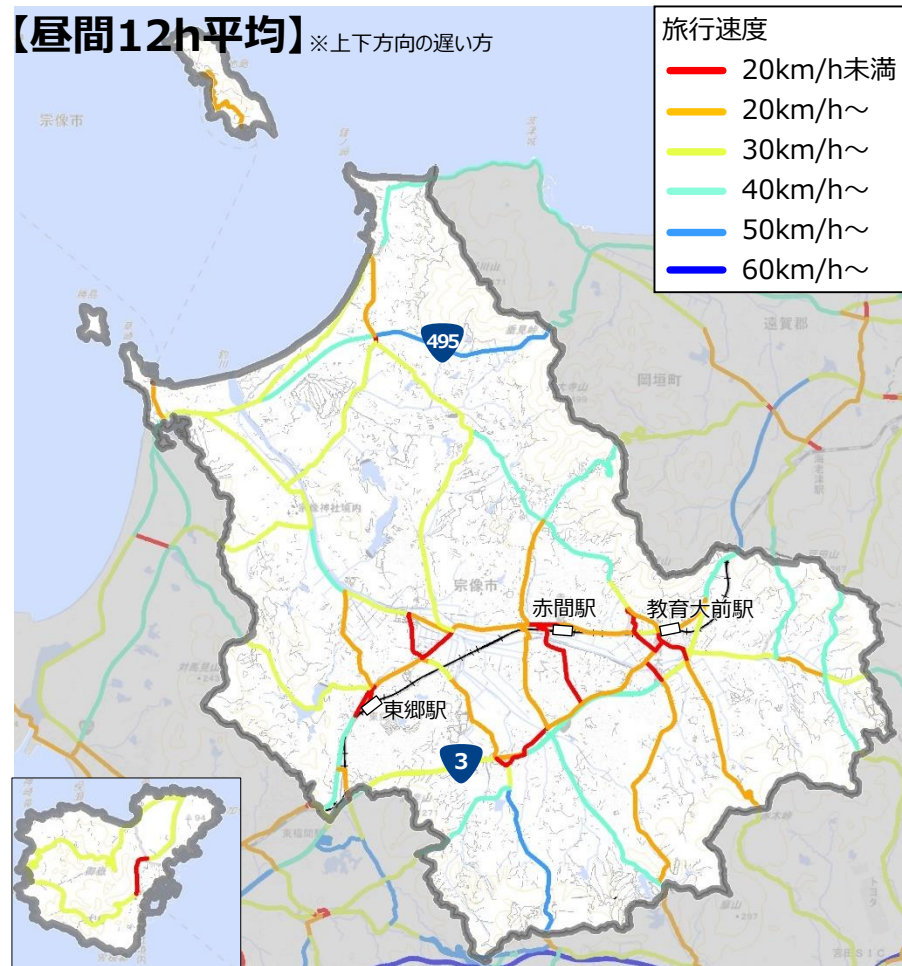
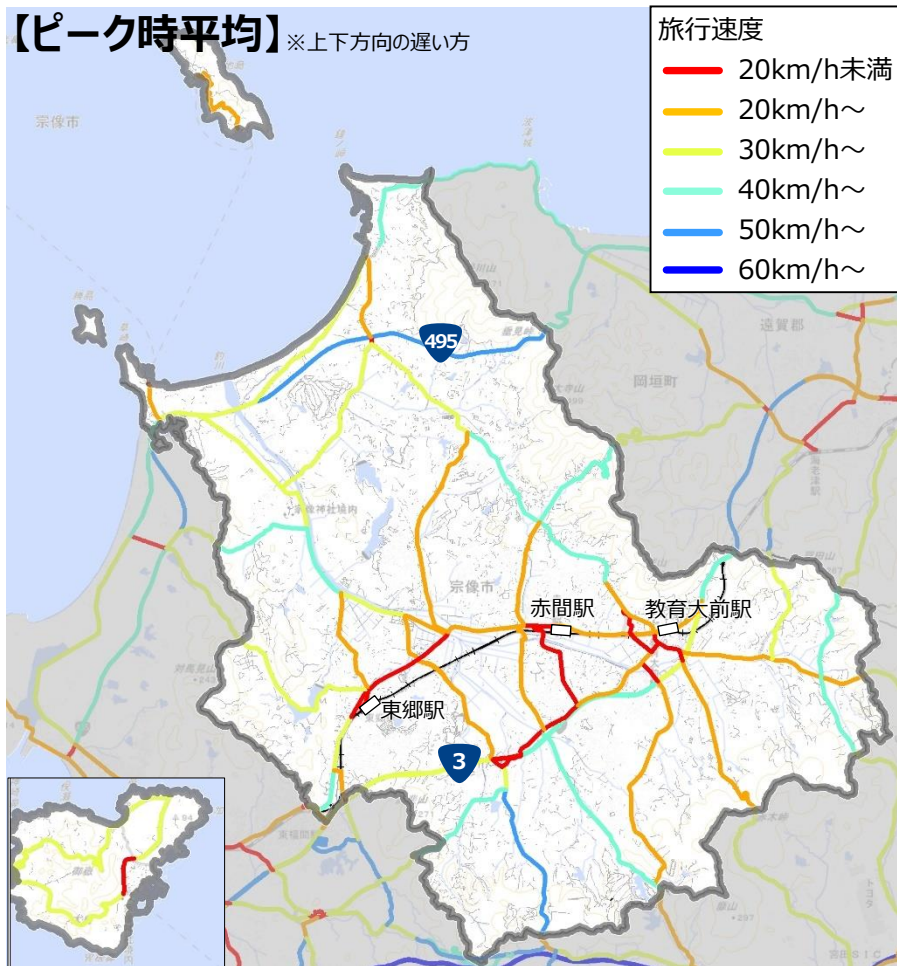


【大型車交通量（R3）】



④ 旅行速度

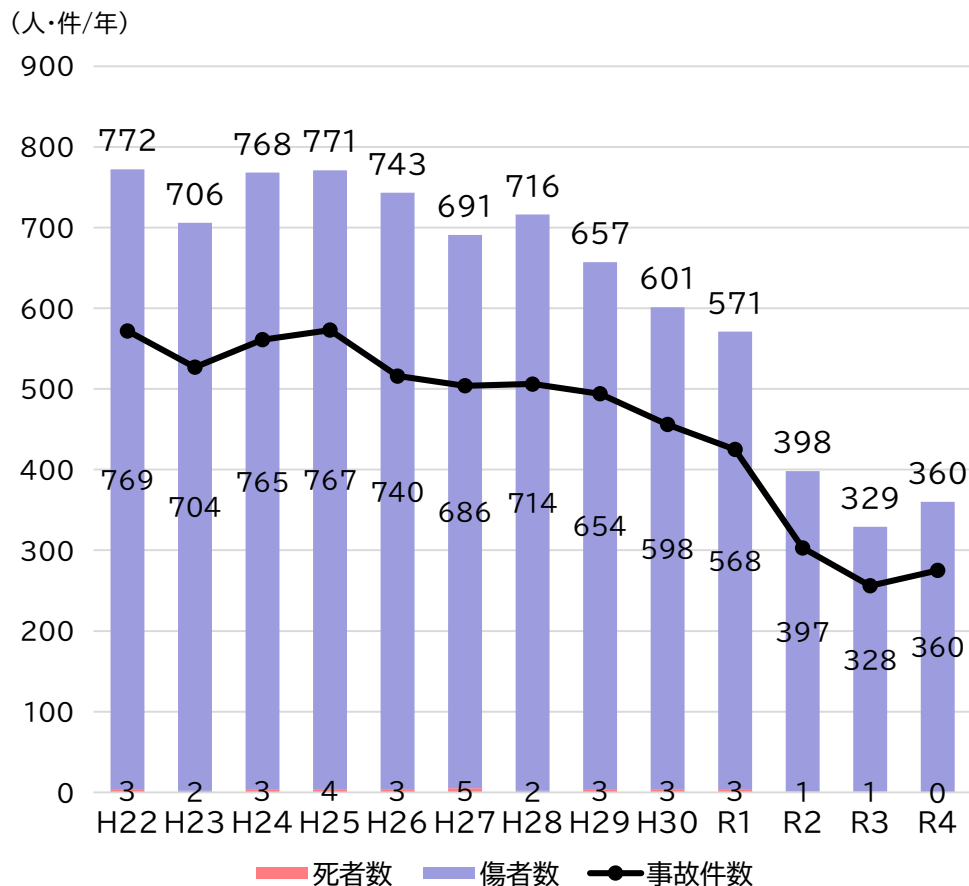
- 旧国道3号（特に駅周辺） や、旧国道3号と国道を接続する路線（宗像若宮線等） において、20km/hと**低い速度水準**となっている。
- 国道3号では、光岡～自由ヶ丘付近にて速度低下が発生。



⑤交通事故発生状況

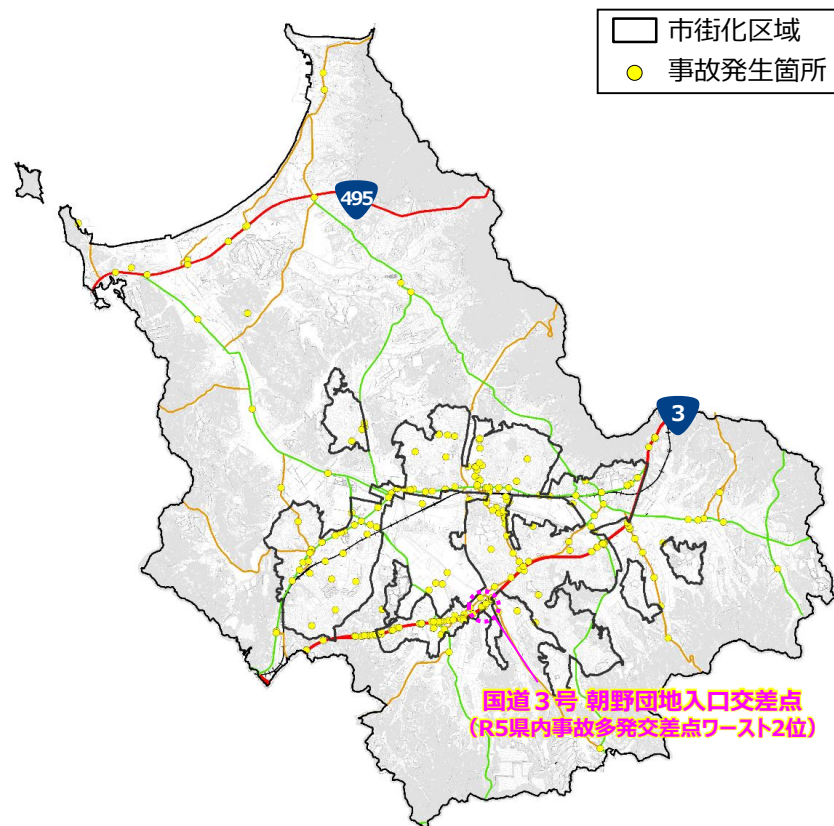
- 前計画策定時に比べると、事故件数、死傷者数とも減少傾向。
- 事故の発生箇所は交通量の多い**国道3号や旧国道3号に集中**しており、朝野団地入口交差点は県内の事故多発交差点（ワースト2位）になっている。

【死傷者数と事故件数の推移】



資料：福岡県交通年鑑

【事故発生箇所（R5）】

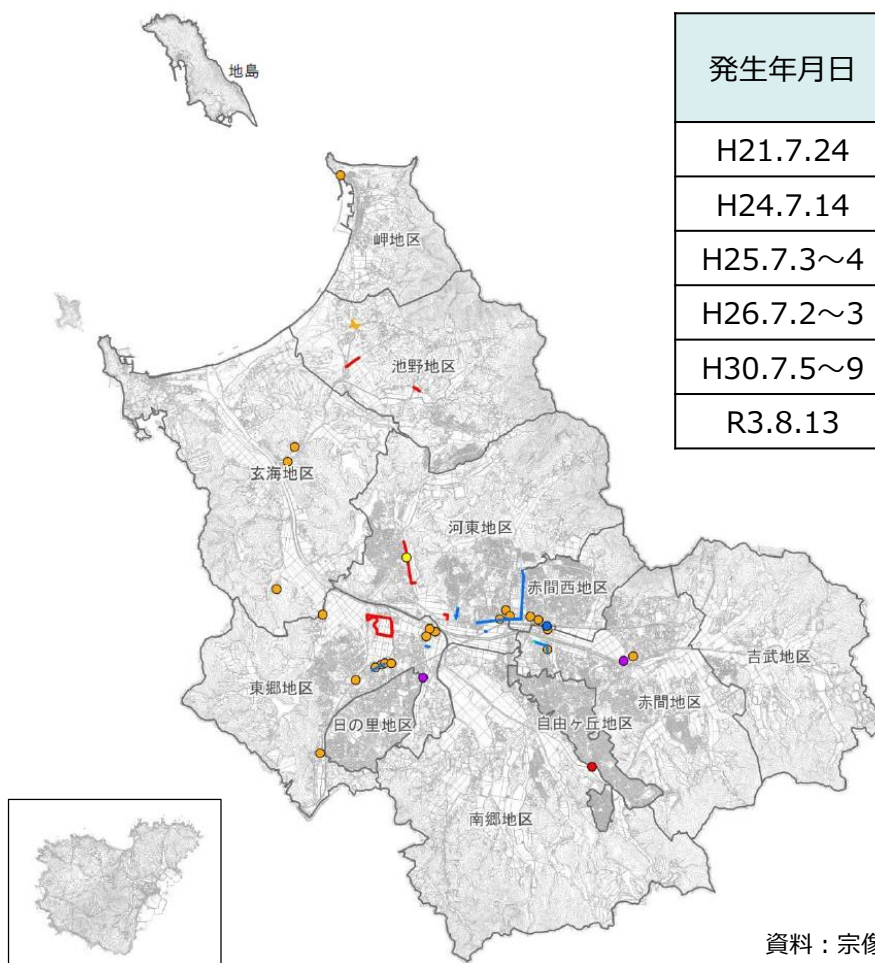


資料：福岡県オープンデータサイト
一社）日本損害保険協会HP

⑥道路の被災状況

- 近年、豪雨時には道路冠水が発生（赤間、東郷、河東地区等）。
- 特に、平成21年には過去最大の日降水量を記録し、22箇所の道路冠水が発生。

【浸水被害の件数（H21以降）】



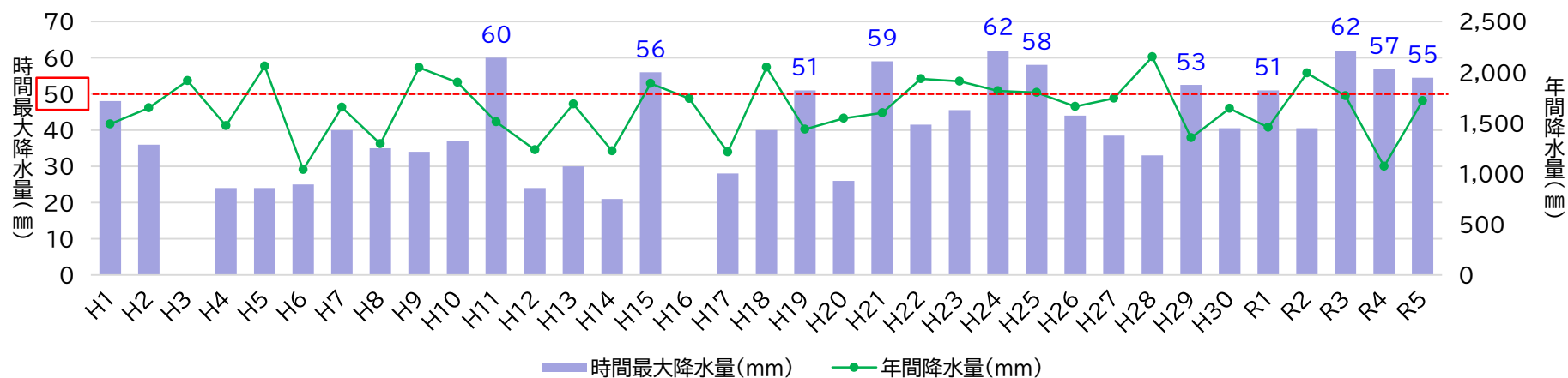
発生年月日	道路冠水		参考：建物浸水	
	箇所数	道路冠水が生じた主な地区※	床上	床下
H21.7.24	22箇所	赤間、赤間西、東郷、河東	1件	60件
H24.7.14	8箇所	赤間、東郷、河東	—	1件
H25.7.3～4	4箇所	赤間、河東	—	2件
H26.7.2～3	1箇所	赤間	—	1件
H30.7.5～9	10箇所	赤間、東郷、河東	—	2件
R3.8.13	1箇所	東郷	—	—

道路冠水	建物浸水
— H21	● 床上（H21）
— H21、H24	● 床下（H21）
— H26	● 床下（H24）
— H30	● 床下（H25）
— H30、R3	● 床下（H30）
□ 地区区分	
※本市をコミュニティごとの12地区に区分	

【参考】近年の災害発生リスクの増加

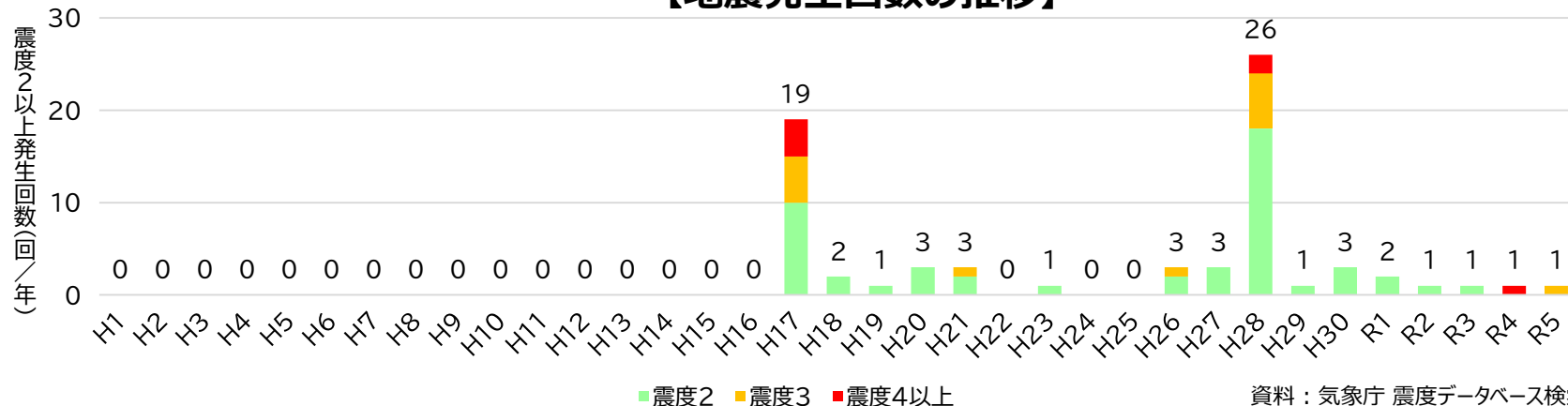
○本市における時間最大降水量に着目すると、50mmを超える時間最大降水量が近年の10年間に頻発するなど短時間の豪雨が増加傾向にあり、災害リスクは増加している。

【時間最大降水量・年間降水量の推移】



資料：気象庁 過去の気象データ検索（宗像）

【地震発生回数の推移】

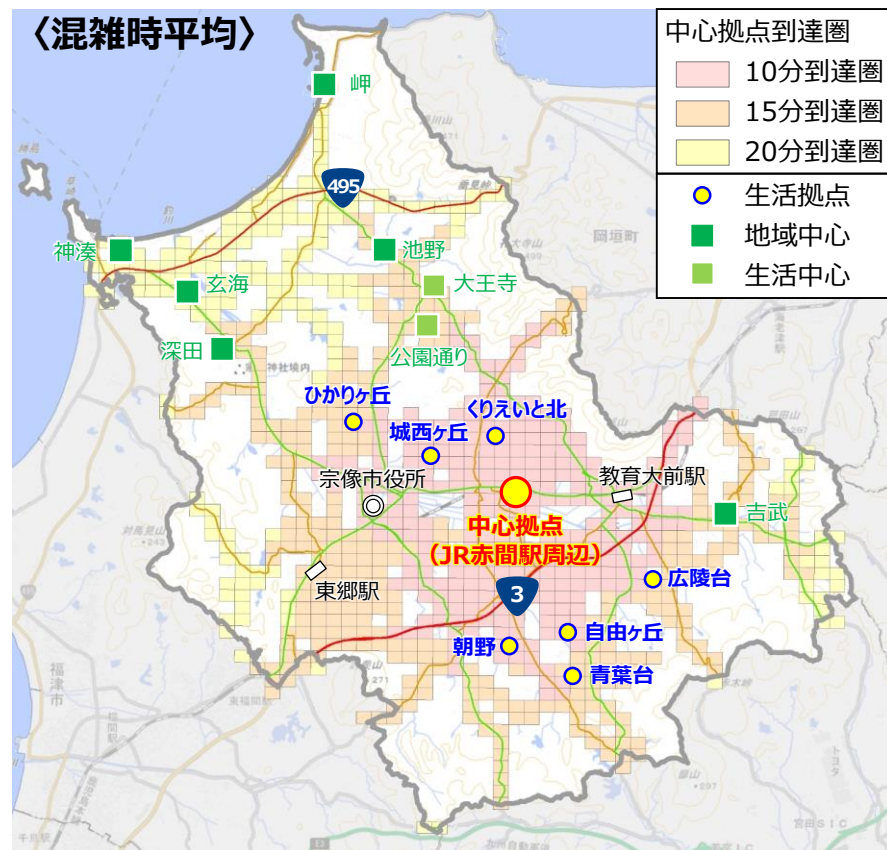
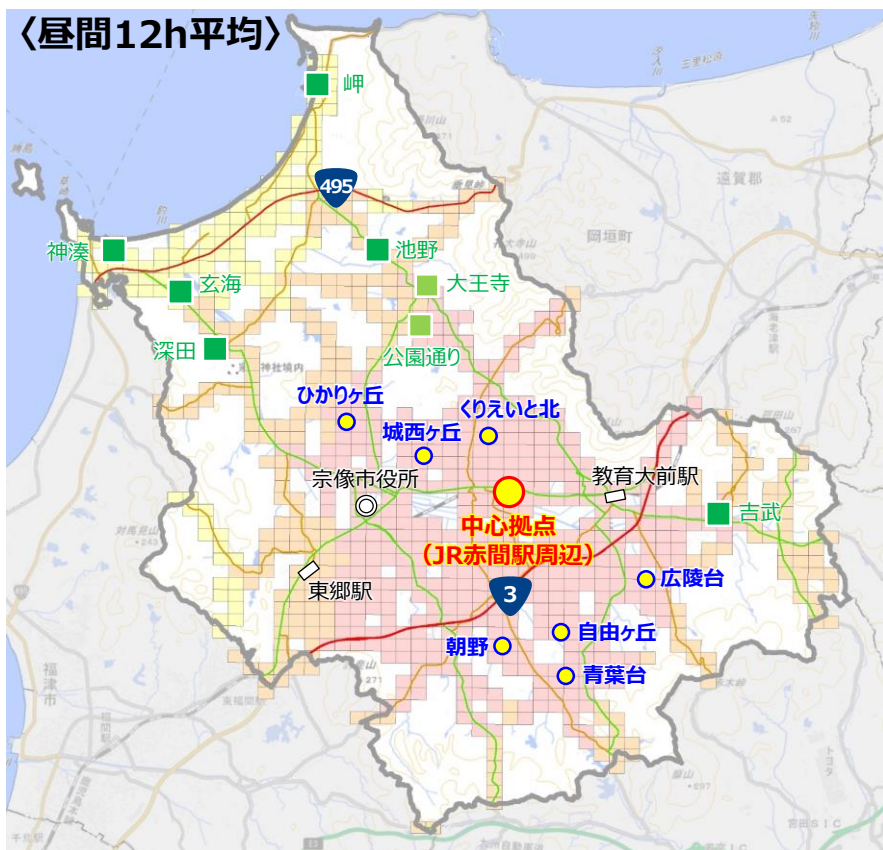


資料：気象庁 震度データベース検索（宗像市）

⑦拠点アクセス性：中心拠点・拠点～地域中心・生活中心

- 中心拠点であるJR赤間駅周辺から、市内の地域中心・生活中心※までは、昼間の平均的な状態では概ね20分以内で到達可能であるものの、**南北に分散した配置であるため、地域間で到達時間に差**。 ※日常生活における拠点
- さらに朝夕ピーク等の混雑時間帯では、**速度低下により拠点アクセス性が低下**。

【中心拠点（JR赤間駅周辺）からの到達圏域】

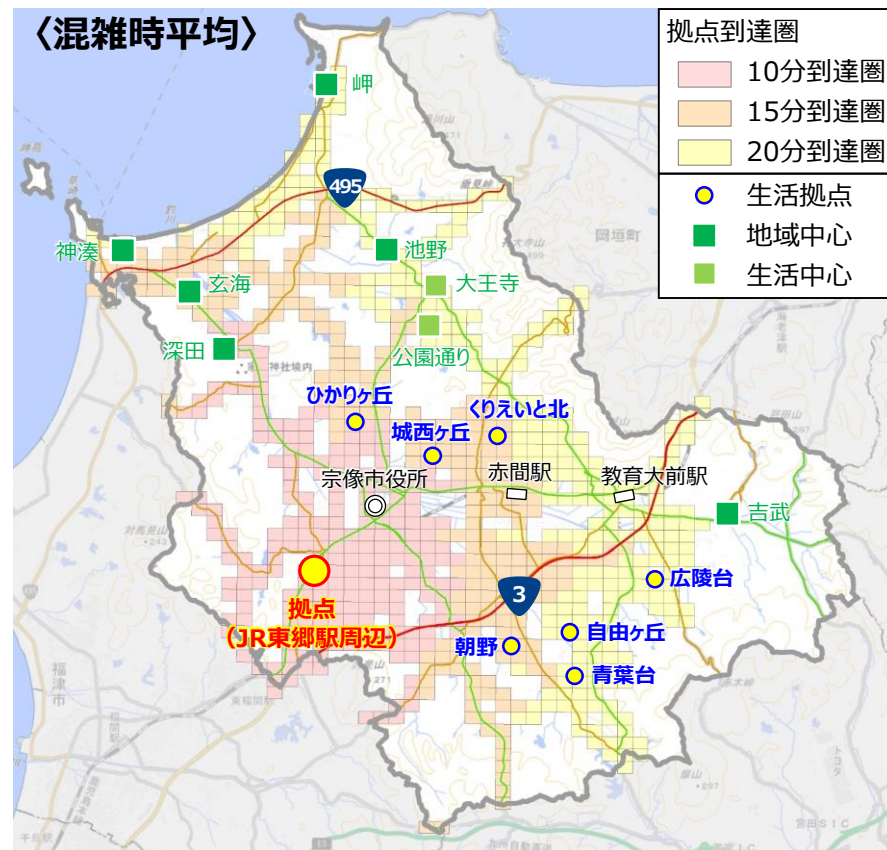
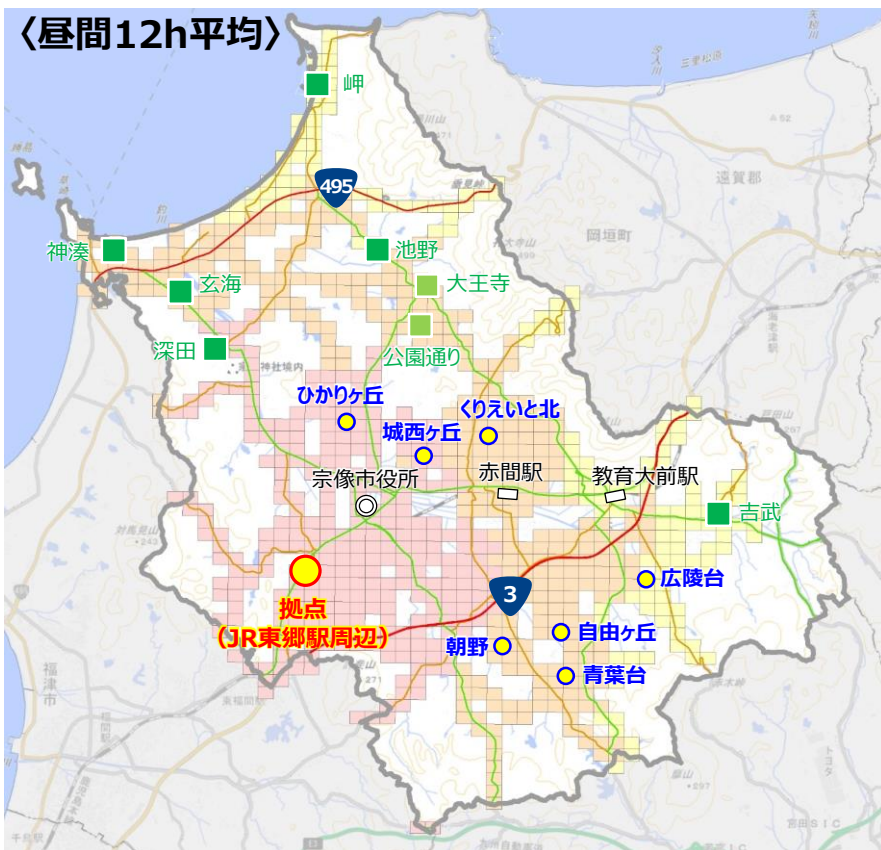


※R3全国道路・街路交通情勢調査の平均旅行速度（上下平均）を用いて算出

⑦拠点アクセス性：中心拠点・拠点～地域中心・生活中心

- 拠点であるJR東郷駅周辺または市役所周辺～市内の地域中心・生活中心においても、昼間の平均的な状態では概ね20分以内で到達可能だが、**地域間で到達時間に差**。
- さらに朝夕ピーク等の混雑時間帯では、**速度低下により拠点アクセス性が低下**し、到達時間が20分以上となる地域も一部存在。

【拠点（JR東郷駅周辺）からの到達圏域】



※R3全国道路・街路交通情勢調査の平均旅行速度（上下平均）を用いて算出

⑦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**を要する。

【高速ICからの到達圏域】

