

# 第3次宗像市都市計画マスタープラン(案) 概要版

## ■序章 都市計画マスタープランとは

### 《意義と役割》(本編 P2)

#### (1)都市計画マスタープラン策定の背景と目的

第2次宗像市都市計画マスタープランの計画期間の終了に伴い、新たな都市計画に関する基本的な方針を定めることを目的とし、『第3次宗像市都市計画マスタープラン』を策定します。

#### (2)都市計画マスタープランの役割

- ① 都市全体あるいは地域別の将来像を示し、都市づくりの目標を設定します。
- ② 将来像を実現するための整備方針や諸施設の計画を定めるとともに、各種計画や各種事業との整合性がとれた都市計画の総合性・一体性を確保します。
- ③ 市民が、都市づくりの課題や方向性を共有し、具体的な都市計画の決定、実現が円滑に進むようにします。

#### (3)目標年次

都市計画マスタープランは、都市計画の総合的な指針としての役割から長期的視点に立って策定する必要があるため、概ね 10 年後の令和 17 年を目標においた計画とします。

なお、上位計画である総合計画の見直しやまちづくりに関する状況に大きな変化が生じた場合は、必要に応じて見直しを図っていきます。

## ■第1章 本市の現況と課題分析

### 《現況を踏まえた課題の整理》(本編 P44)

人口	強み	① 市街化区域を中心に将来にわたり都市機能を支える一定の人口集積を保持 ② 人口減少が予測されるものの急激な変化はなく緩やかに進行する見込み ③ 公共交通サービスや生活利便施設の立地を支える一定の人口集積
	弱み	① 緩やかな人口減少が見込まれるなか、人口密度の低下が顕著なエリアの存在 ② 令和 7 年以降、30%以上が高齢者となる ③ 就職などを契機とした若年世代の転出が顕著
土地利用	強み	① 良好な住宅団地が形成 ② 住宅を中心に歴史や文化等の地域資源が調和した土地利用が形成
	弱み	① 駅周辺の市街地においても空き家率が増加 ② 市街化区域が拡散しておりコンパクトではない
公共交通	強み	① 鉄道や急行バスの運行により利便性が高く、福岡都市圏及び北九州都市圏へのアクセス性が高く、一部区間は公共交通軸に位置づけ ② 中心市街地と郊外を結ぶ路線バス、それを補完するコミュニティバス・ふれあいバス等が充実
	弱み	① 市街化調整区域において公共交通の空白地域が存在 ② 自家用車に対する依存度が高いため、路線の減少・廃止による公共交通サービス低下の懸念
機能都市	強み	① 市街化区域を中心に各種都市機能が集積
	弱み	① 人口減少等を背景とした市街化調整区域における既存集落の衰退、生活利便性の低下
災害	強み	① 市内全域において避難所を指定
	弱み	① 徒歩圏内に避難所が立地していない箇所が存在 ② 市街化区域において土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域、浸水リスクが高いエリアが存在 ③ 開発ポテンシャルが高い区域における災害リスクの存在
都市整備基盤	強み	① 東西を横断する国道 3 号及び国道 495 号、南北は主要地方道等の広域的な幹線道路が充実 ② 生活に身近な範囲で都市公園が配置 ③ ほとんどの世帯に普及する公共下水道
	弱み	① 未整備の都市計画道路の存在
産業	強み	① 宗像大社や道の駅むなかたをはじめ、観光入込客数が多い ② 製造品出荷額及び漁獲金額が増加傾向
	弱み	① 農家数及び農家人口などが年々減少傾向

### 《都市づくりを取り巻く社会潮流の整理》(本編 P45)

#### 【全国的な社会情勢の変化】

- ① 人口減少・少子高齢化の進行
- ② 新型コロナウイルス感染症拡大を契機とした人々の生活様式の変化、ニーズの多様化
- ③ ウェルビーイング(幸福・健康など)の重視
- ④ 地球温暖化など地球規模での環境問題の深刻化
- ⑤ 大規模な自然災害の激甚化・頻発化 など

#### 【まちづくりの動向】

- ① コンパクト・プラス・ネットワークの深化
- ② 既存ストックの活用促進
- ③ 居心地が良く歩きたくなる通りの形成
- ④ オープンスペースの有効活用・充実
- ⑤ 職住近接のまちづくりの推進 など

### 《都市づくりの分野別の対応方針》本編(P46)

分野	分野別の対応方針 ※主な方針を抜粋	
土地利用	① 多極連携の集約型都市構造の実現に向けた一層の取組推進 ② 中心的な役割を担う赤間駅周辺等のさらなる拠点性・利便性の向上 ③ 地域特性を活かした多様な暮らし方に応じた住環境の創出 ④ 空き家や空き地等の既存ストックを活用したまちづくりの推進 ⑤ 市の活力向上に資する新たな産業基盤の創出 ⑥ 市街化調整区域における、自然環境と都市環境が調和する土地利用の保全 ⑦ 多面的な機能を有する農地の保全・活用	
都市施設等	交通	① 本市の産業経済活動を支える広域的な道路ネットワークの形成 ② 居住地における狭あい道路の拡幅整備及び安全対策の推進 ③ 多様なニーズに対応するデジタル技術を活用した移動しやすい都市環境の形成 ④ 円滑な乗り継ぎなどを可能にする交通結節点の機能強化
	緑地・公園	① 緑のネットワークの構築などによる生態系を考慮した生物多様性の保全と創出 ② 民間活力を誘導するなど、官民連携による新たな公園の活用
	都市基盤 その他	① 河道掘削や拡幅などによる流域治水対策推進  ① 老朽化が進む下水道の計画的な更新・維持管理 ② 老朽化が進む施設の長寿命化や集約化による機能強化、既存ストックの有効活用の推進
都市環境形成	景観	① 多様な景観資源を保全・活用し、地域特性に応じた景観形成 ② 地域特性と多様な要素間のつながりを大切にした景観形成
	環境	① コンパクトシティの形成による環境負荷の少ない都市構造の実現 ② エネルギー利用の効率化、再生可能エネルギーの導入促進 ③ 環境負荷の少ない次世代交通の導入
	安全・安心	① 災害ハザードエリアにおけるハード・ソフト両面からの対策 ② 通学路などにおける安全な歩行空間の確保 ③ 災害リスクの高い地域における移転促進 ④ 広域的な連携による流域治水の推進 ⑤ 防災や減災に資するデジタル技術を活用した強靱な都市環境の形成
	福祉	① ユニバーサルデザインのまちづくりの推進 ② 交通弱者に配慮した交通ネットワークの形成

■第2章 都市づくりの目標と基本方針

《都市づくりの理念と目指すべき都市像》(本編 P49)

第3次宗像市総合計画 【まちの将来像】

世界遺産がある海と生きる

ずっと住みたいまち宗像

～自然を守り安心を育む 自分らしく挑戦できる～

【都市分野の目標】『心地よい生活空間の中で、安心して住み続けられるまち』

【都市の目指す姿】

○時代の変化に対応した持続可能な都市の実現に向け、まちにある魅力を最大限に引き出し、快適に暮らせるまちを目指します。

第3次都市計画マスタープランにおいては、総合計画における都市像や本計画の改定の視点を基に、都市づくりの理念・目指すべき都市像を検討します。

第3次都市計画マスタープラン改定の視点

- ① コンパクト・プラス・ネットワークの深化と拠点性の向上
- ② 地域特性を活かした、戦略的な土地利用の推進による市の活力創造
- ③ 既存ストックを最大限に活かした、多様な主体との共創による持続可能な都市の実現
- ④ 激甚化・頻発化する自然災害、地球温暖化への対応
- ⑤ 多彩な自然・歴史文化資源を活かした観光交流拠点の形成

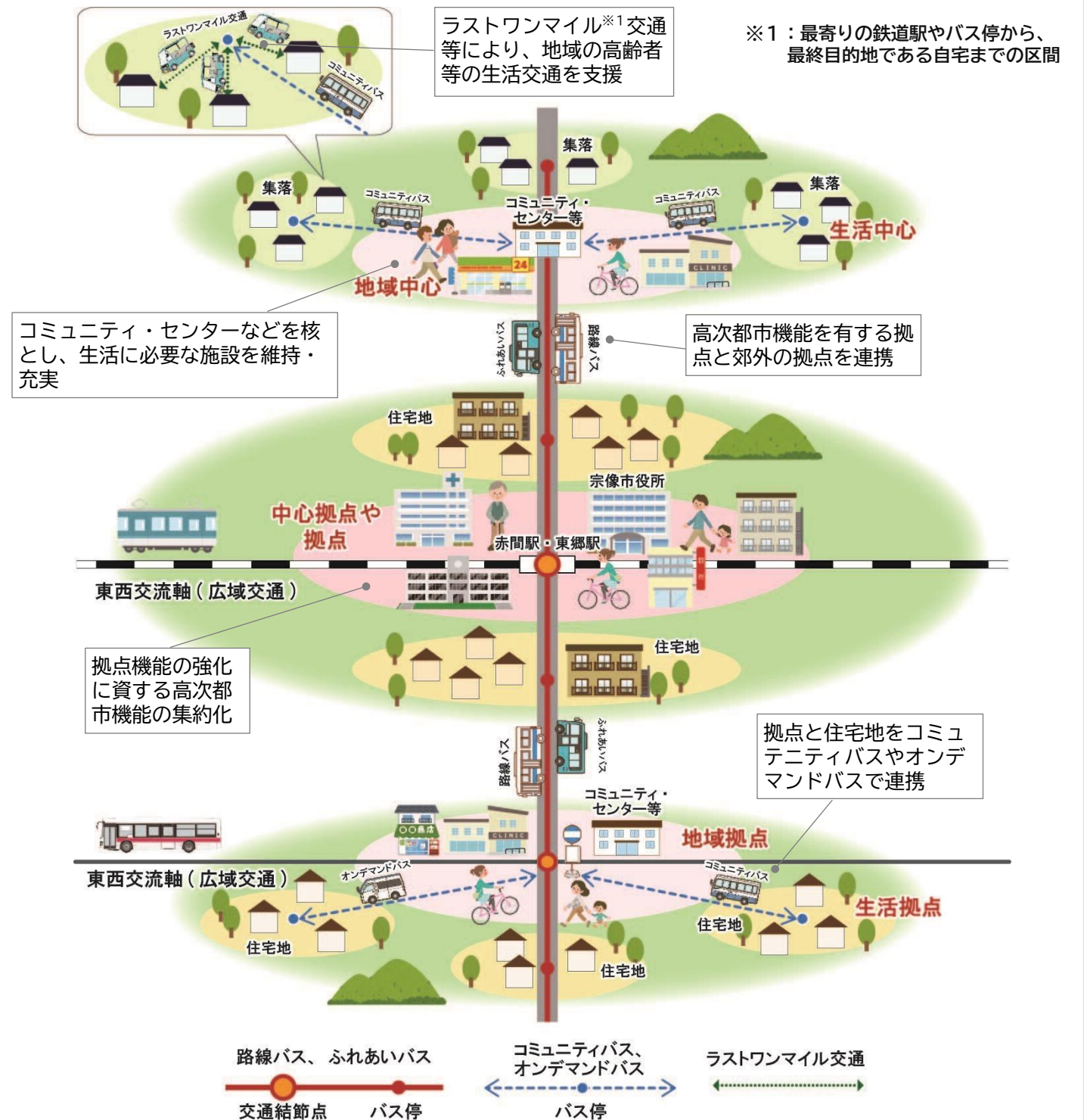
【都市づくりの理念】 『宗像版多極連携の集約型都市構造の形成』

【目指すべき都市像】 『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〉誰もが住み続けられる、快適で安全・安心な「まち」
- 〈2〉活発な交流・活動を生み出し、人々の暮らしや文化を育む「まち」
- 〈3〉多彩な自然・歴史資源と共生する「まち」
- 〈4〉観光拠点を磨き上げ、交流ネットワークを育む「まち」
- 〈5〉多様な主体との共創により新たな価値やイノベーションを創出する「まち」

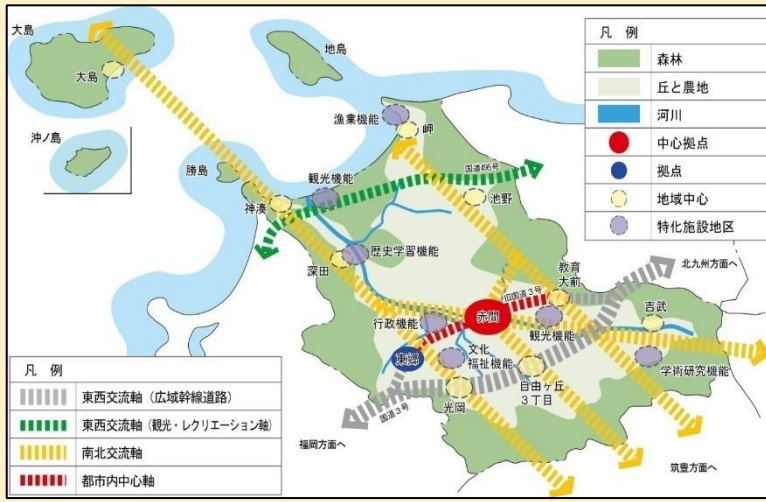
『宗像版多極連携の集約型都市構造』のイメージ(本編 P50)

- ① 駅周辺は拠点機能の向上に資する高次都市機能の集約化を目指す
- ② 地域特性に応じた交通ネットワークの形成による連携強化、各種機能の相互補完を図る
- ③ 各拠点や地域中心は生活に必要な施設の維持・充実を目指す
- ④ 特色ある公共公益施設を地域の個性・魅力づくりに活用する
- ⑤ さらなる拠点機能の強化・連携、緩やかな都市機能等の誘導により多極連携の集約型都市構造を形成する

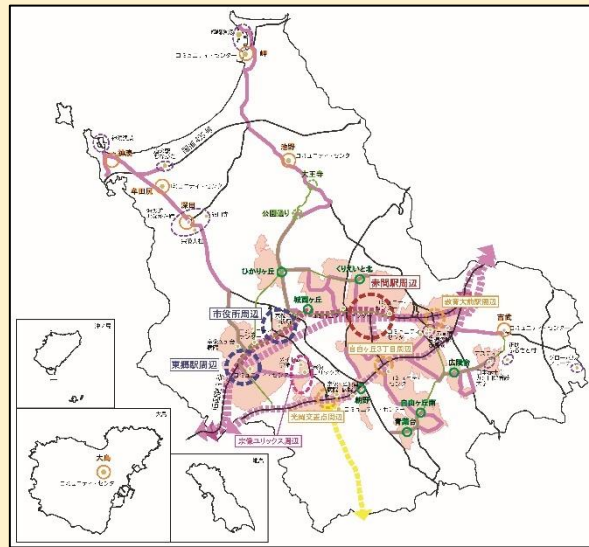


◀ 将来都市構造 ▶ (本編 P51~53)

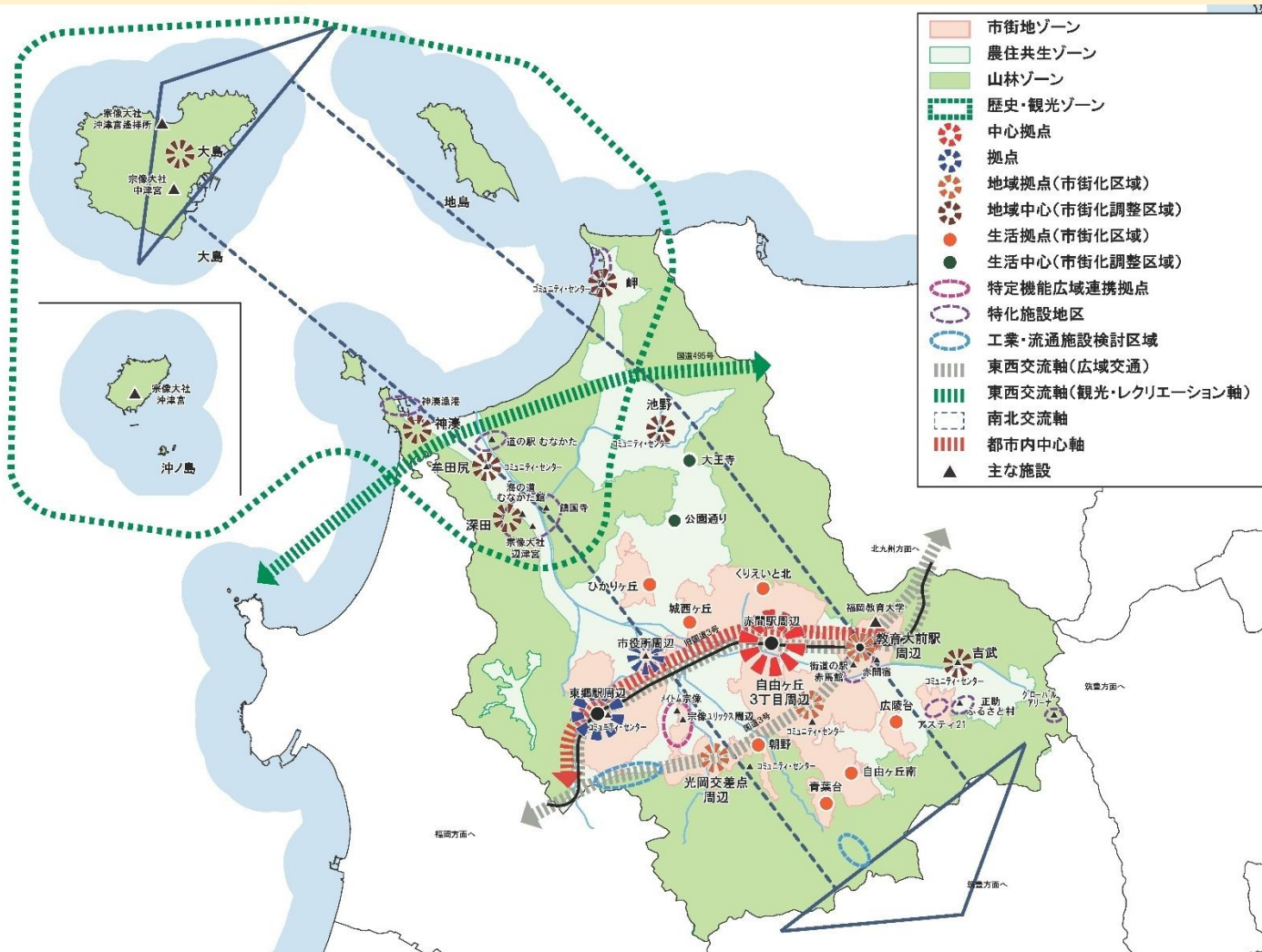
第2次宗像市都市計画マスタープランの将来都市構造における拠点設定の妥当性を検証する



多極連携の集約型都市構造を形成する観点から、立地適正化計画の多様な拠点設定の考え方を踏まえる



次期計画における将来都市構造



	名称	設定箇所	形成方針
ゾーン	市街地ゾーン	中心市街地:旧国道3号沿いの東郷駅から赤間駅、教育大前駅に至る区域	多様な都市機能の集積を図るとともに、それらを支える居住人口を集積するため、良好な市街地環境整備を推進
		住宅市街地:市街化区域内の住宅系土地利用を中心とする区域	
	農住共生ゾーン	市街化調整区域のうち、山林以外で農地や集落が形成されている区域	豊かな自然環境と調和する集落環境の保全・整備を促進
	山林ゾーン	山林として土地利用が形成されている区域	レクリエーションや防災など、多面的な機能の発揮が期待できることから保全・活用を推進
拠点中心	歴史・観光ゾーン	宗像大社や鎮国寺、大島、地島などの島々を含む区域	自然環境や歴史的遺産、農漁業を活かした観光・交流を促す拠点やネットワークを形成
	中心拠点	赤間駅周辺	市民のニーズに応え得る中核的な商業・業務、医療・福祉機能など高次都市機能の立地を促進
	拠点	東郷駅周辺、市役所周辺	東郷駅周辺は、市民の利便性を高めるため、商業・業務機能などの立地を促進する。また、市役所周辺は行政機能などの維持を図る
	地域拠点(市街化区域)	教育大前駅周辺、自由ヶ丘3丁目周辺、国道3号光岡交差点周辺	周辺住民の生活に必要な機能や賑わいの創出に向けた機能の確保を図る
	地域中心(市街化調整区域)	吉武、池野、岬、大島、牟田尻、深田、神湊	持続可能な地域コミュニティの存続に向けて、生活するうえで必要最低限の機能を確保
	生活拠点(市街化区域)	くりえいと北、城西ヶ丘、自由ヶ丘南、ひかりヶ丘、広陵台、青葉台、朝野	周辺地域の日常生活に必要な商業・医療機能などの立地を促進
	生活中心(市街化調整区域)	大王寺、公園通り	郊外の住宅市街地を対象に、商業・医療機能などの日常生活に必要な施設を確保
	特定機能広域連携拠点	宗像ユリックス周辺	近隣市町との連携により、さらなるサービスの向上や管理の効率化を促進
軸	東西交流軸(広域交通)	本市と福岡市・北九州市を結ぶ軸(国道3号、JR鹿児島本線)	主として広域的な連携・交流に資する自動車・公共交通の円滑化を促進
	東西交流軸(観光・レクリエーション軸)	本市と福岡市・北九州市を結ぶ軸(国道495号)	玄海国定公園内の自然環境や沿道景観に配慮した道路整備、道の駅むなかた周辺の円滑な交通を促進
	南北交流軸	筑豊地域と大島に至る本市を結ぶ軸	中心拠点や観光・レクリエーション施設へのアクセス性を高め、筑豊地域(若宮IC方面)との結びつきを強化
	都市内中心軸	教育大前駅、赤間駅、東郷駅を結び、国道3号に至る軸	自動車、歩行者・自転車など、多様な交通に対応できるように安全で快適な道路整備を推進
その他	特化施設地区	アスティ21(むなかたリサーチパーク)、宗像大社辺津宮・鎮国寺・海の道むなかた館周辺、神湊漁港、鐘崎漁港、道の駅むなかた周辺、街道の駅赤馬館周辺(赤間宿)、グローバルアリーナ、正助ふるさと村	多様で高次の市民活動や広域な観光・文化の交流を促進
	工業・流通施設検討区域	国道3号沿線、朝野	市の活力向上に向けて、周辺環境に十分配慮しながら工業や物流などの土地利用を促進

## ■第3章 土地利用方針

### 《土地利用について》(本編 P55～P60)

#### <都市的空間>

- ① ゆとりとうるおいのある住環境の維持・保全、多様なライフスタイルに応じた住環境の形成
- ② 駅周辺などの立地ポテンシャルが高い地域における、用途地域の変更などを視野に入れた有効な土地利用の促進
- ③ 赤間駅及び東郷駅周辺への多様な生活利便機能の誘導、活気と賑わいのある都市空間の形成
- ④ 旧国道3号及び都市計画道路赤間駅自由ヶ丘線などの沿道における商業施設や中高層住宅の計画的な誘導
- ⑤ 国道3号沿道などにおいて、市の活力向上や地域住民の利便性向上に資する施設の立地誘導
- ⑥ 宗像大社などの歴史資源を活かし、観光機能と地域住民の生活文化を支える機能の維持・保全

#### <自然・田園的空間>

- ⑦ 多面的な機能を有する山林・農地の保全・活用
- ⑧ 神湊漁港及び鐘崎漁港における良好な営漁環境の維持、観光・交流促進に資する空間創出
- ⑨ 河川空間を活用した安らぎと潤いある親水空間の創出
- ⑩ 農業の振興を軸とした農村コミュニティの活性化、農村集落の保全・形成
- ⑪ 優良田園住宅建設の促進などによる自然環境及び農村環境と共生する住環境の形成

## ■第4章 都市施設等の方針

### 《交通施設の整備方針》(本編 P63～P69)

- ① 国道3号における交通量に適切に対応した通行空間としての機能強化、広域的な自動車交通の円滑化
- ② 沖ノ島、大島、宗像大社辺津宮、宗像ユリックスなどを結ぶ歴史・自然・文化の交流軸を形成
- ③ 旧国道3号、駅、コミュニティを結ぶ主要道路における歩行者・自転車空間の拡充
- ④ 鉄道とバスの円滑な接続に資する駅の交通結節機能の強化
- ⑤ 公共ライドシェアの導入など交通弱者に配慮した公共交通ネットワークの再構築(リ・デザイン)

### 《公園・緑地等の整備方針》(本編 P70～P72)

- ① 総合公園と地区公園における市民の多様なニーズに対応できるような質の向上
- ② 民間活力の導入に向けた新たな公園の活用方策の検討
- ③ 緑に囲まれた歴史的資産などを活かした公園・広場整備の推進による、観光客も利用できるような空間づくりの誘導

### 《その他都市基盤の整備方針》(本編 P73)

- ① 河川における治水機能の確保
- ② 河川の浚渫や河道掘削・拡幅などによる流域治水対策の推進
- ③ 老朽化が進む施設の長寿命化や集約化による機能強化

## ■第5章 都市環境形成の方針

### 《都市景観形成の方針》(本編 P76～P80)

- ① 地域間、景観資源間のつながりを大切にした景観形成により市全域の魅力を高める8エリア・3軸の設定による景観形成の推進
- ② 世界遺産の景観に配慮し、周辺環境と調和した建築物の誘導

### 《環境に優しい都市づくりの方針》(本編 P81～P82)

- ① 集約型都市構造の充実による都市機能の集積や公共交通ネットワークの形成
- ② 歩いて暮らせるまちづくりの推進による自家用車利用の抑制
- ③ 再生可能エネルギー設備の導入促進、ZEH・ZEBの普及、次世代自動車の普及促進

### 《安全・安心の都市づくり方針》(本編 P83～P84)

- ① 水害や土砂災害等の防止に資する山林や河川の保全
- ② 避難施設となる小中学校、コミュニティ・センターなどの安全性の強化、良好な避難生活環境の確保
- ③ 防災マップや防災ホームページ、自主防災組織の活動などを通じた災害危険箇所や避難所の位置、避難路などの周知・啓発
- ④ 道路、公園整備における、見通しや街路灯に配慮した隅切り・樹木などの配置

### 《人にやさしいまちづくりの方針》(本編 P85)

- ① ユニバーサルデザインを考慮した公共建築物や都市施設の整備
- ② 誰もが安心して遊べるインクルーシブな公園整備
- ③ 高齢化の進行に対応する医療・福祉施設などの適正な立地の誘導
- ④ 交通弱者に配慮した交通ネットワークの形成

## ■第6章 都市計画マスタープランの実現化方策

### 《重点施策とその推進》(本編 P87～P89)

ア 中心拠点などの機能強化	①赤間駅周辺は、中心拠点としてさらなる機能強化に資する住宅供給や商業施設の集積を図ります。また、公共公益施設の集積を図る場合は、災害リスクへの対策を講じるなど、安全な都市基盤の構築と周辺環境への配慮に努め、それらの立地需要に応じて、用途地域の見直しや区域区分の変更などを検討します ②赤間駅や東郷駅の周辺は、さらなる魅力の向上を図るため、多様な主体との連携により、居心地が良く歩きたくなるまちを形成します
イ 工業用地の確保	①新規の企業誘致や既存企業の再配置のため、若宮IC近接地や国道3号沿道に新たな工業用地の確保を検討します
ウ 既存住宅団地の再生・再編	①昭和40年代に開発された大規模住宅団地における、居住者の高齢化や人口減少、空き地・空き家の発生や居住環境の低下が懸念される区域と駅から離れた区域については、面的な整備手法や用途変更、容積率の緩和など、都市計画の規制と誘導を用いて街区の再整備や住み替えを促進します
エ 地域中心の形成	①各地域の特性を活かした地域中心を形成するため、地区計画や面的整備手法などを活用して整備を進めます
オ 地域資源の保全と活用	①豊かな自然や歴史的遺産、農漁業などの地場産業を保全・活用し、観光・レクリエーションなどに有効に活用していくため、環境保全や魅力的な街なみ形成など地域のまちづくり目標に応じて、都市計画法や景観法などに基づく制度を活用します
カ 公共交通を中心とした総合的な交通体系の強化	①鉄道・バス・渡船の交通結節機能を強化するため、関係機関と調整を図りつつ、主要なバス停やそれぞれに必要な機能などを位置づけた整備方針を定め、整備を進めます
キ 安全・安心なまちづくりの推進	①激甚化・頻発化する自然災害に対応するため、災害に強いまちづくりを推進します
ク ゼロカーボンシティの実現	①ゼロカーボンシティの実現に向けて、省エネルギーの推進や再生可能エネルギーの導入を促進するなど、持続可能な都市を形成するとともに、二酸化炭素の吸収による環境負荷の低減や防災機能など、多面的な機能を有する山林や農地の保全に努めます