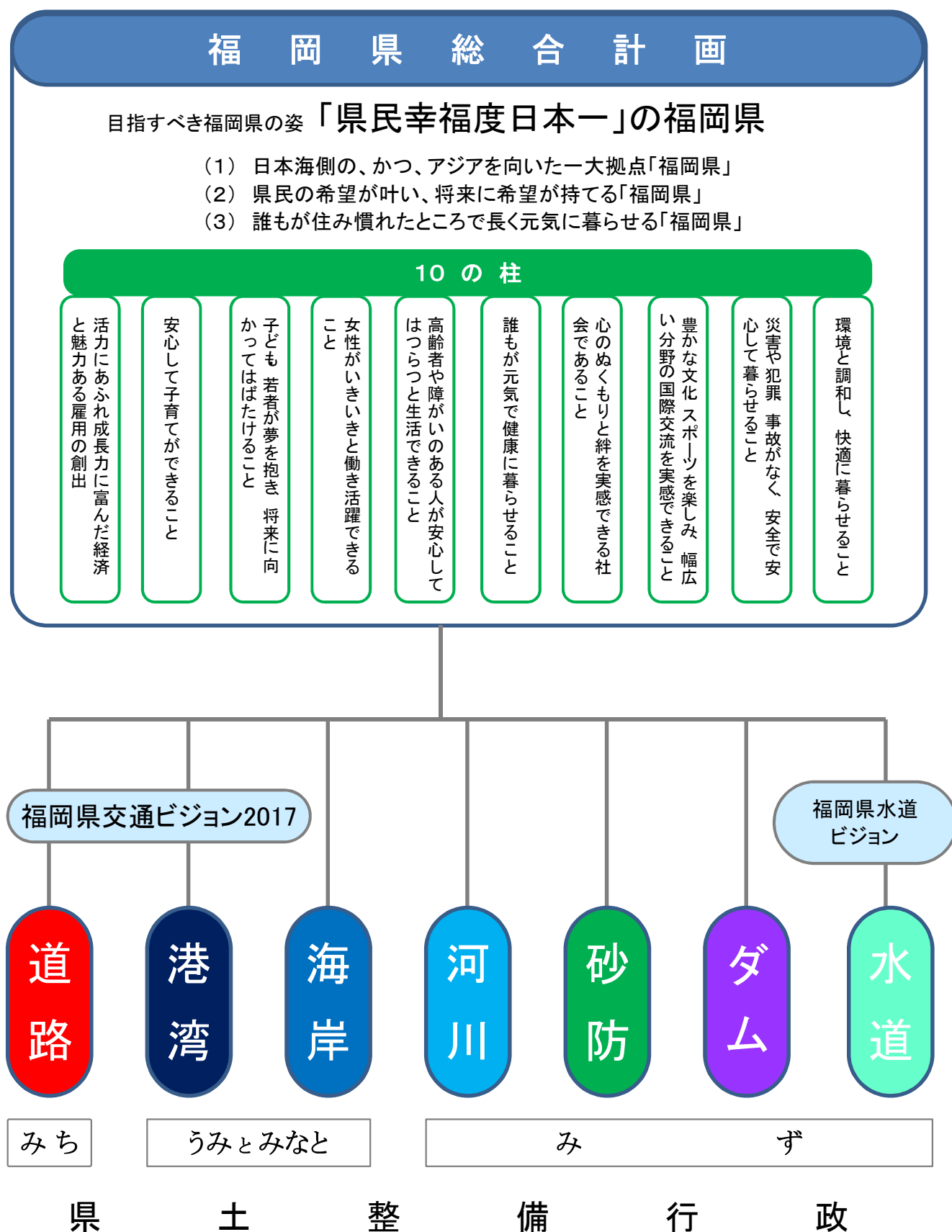


VI 主要事業の概要

VI 主要事業の概要

県土整備行政のスキーム図



第1 「み ち」

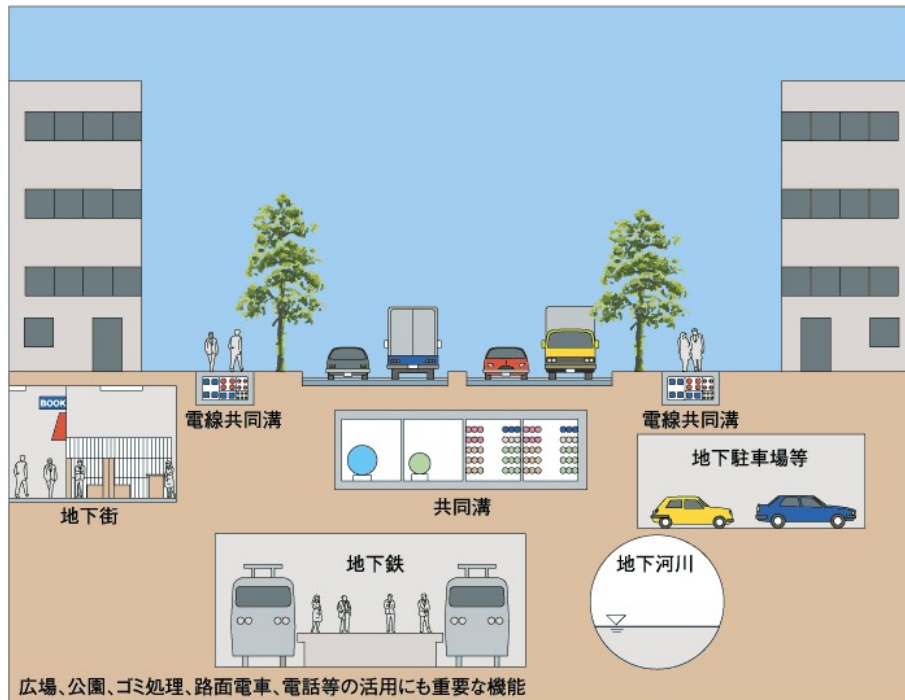
(道 路 維 持 課)

(道 路 建 設 課)

第1 みち

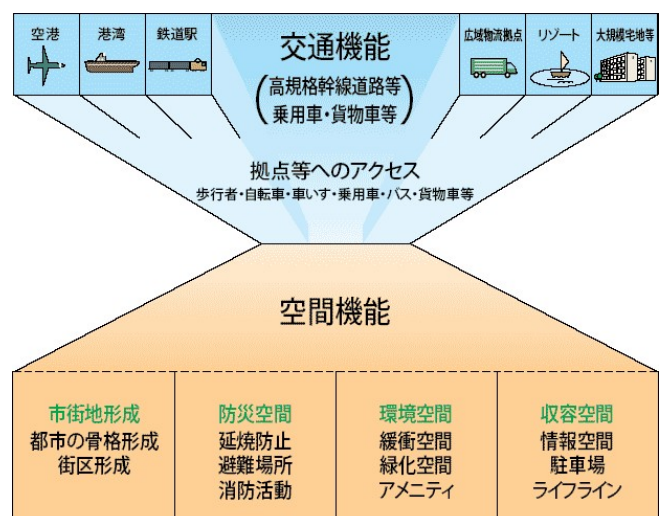
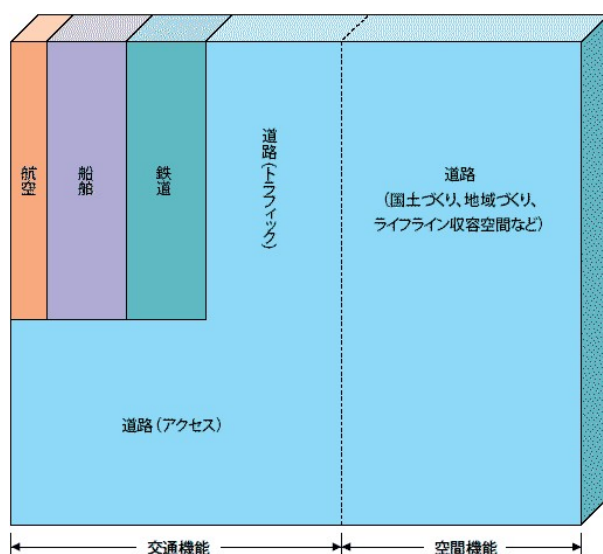
○道路の機能

道路は、生活や社会面での安全性の確保や質の高い生活空間の充実を図っていく上で、社会の共有空間として地域、都市の極めて重要な構成要素となっています。



道路は、交通機能だけでなく、都市の骨格形成、防災空間、ライフラインの収容空間などの多様で多面的な機能を有しており、国土づくり、地域づくりにおいて最も基礎的な基盤施設です。

また、道路は、人流や物流の大半を受け持つ基盤施設であるとともに、空港、港湾、鉄道などの全ての交通機関をネットワーク化して交通体系全体を支えています。



○道路の整備効果

道路の整備は、道路を利用することによって発生する直接的な効果のほか、波及効果を含めて、実に様々な効果をもたらします。下の表は、道路整備のもたらす様々な効果を分類したものです。

道路整備及び道路投資の効果			
ストック効果 ¹⁾	交通機能に対応する効果	直接効果 ³⁾	①走行時間の短縮 ②走行経費の減少 ③交通事故の減少等
		間接効果 ⁴⁾	①輸送費の低下 ②生産力の拡大効果 ③生産力拡大に伴う税収の増加 ④生産力拡大に伴う所得、雇用等の増加 ⑤工業立地や住宅開発などの地域開発の誘導 ⑥沿道土地利用の促進 ⑦通勤・通学圏の拡大や買物の範囲拡大など生活機会の増大 ⑧公益施設の利便性向上、医療の高度化促進 ⑨環境負荷の低減 ⑩人口の定着・増大 ⑪地域間の交流・連携の強化等
	空間機能に対応する効果		①社会的公共空間形成 ②アメニティの向上 ③防災機能の向上 ④公益施設の収容等
フロー効果 ²⁾	事業支出効果		①道路投資の需要創出効果 ②内需拡大及び輸入の増大

1) 道路が建設された後にその本来の機能から発生する生産力効果

2) 道路整備の際の財政支出が有効需要を創出して国内総生産の増加等をもたらす需要創出効果

3) 道路を直接利用する人が受ける利用者便益

4) 利用しない人まで含めて、広く社会一般が受ける波及効果

(道路維持課のHP)



(道路建設課のHP)

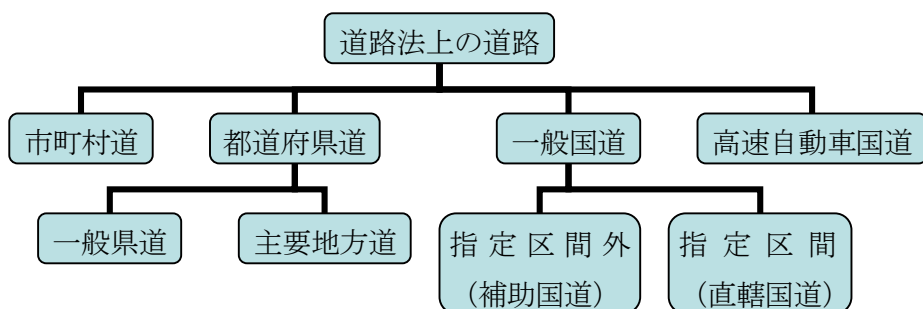


1 道路の現況

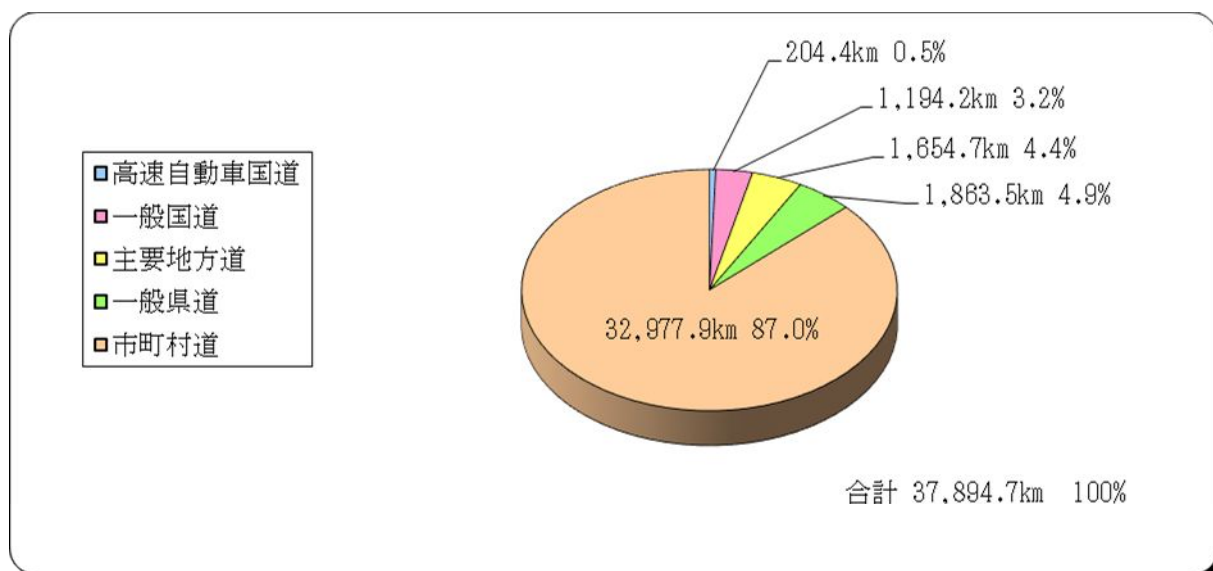
(1) 概要

ア 道路の構成

福岡県の道路は、九州縦貫自動車道をはじめとする高速自動車国道4路線と一般国道26路線、県道448路線及び市町村道130,560路線で構成されており、これらの道路網は県内各地域を有機的に連絡させるとともに、全国道路網の一環として地域産業の活性化や日常生活の基盤となるなど、多様な機能を担っています。



《福岡県の道路の構成比》



《国道・県道の構成比》

国 県 道 の 実 延 長						(4,916.8Km)	
高速自動車国道 204.4Km 4.2%	一般国道 1,194.2Km 24.3%		主要地方道 1,654.7Km 33.7%		一般県道 1,863.5Km 37.9%		
	国土交通省 492.0Km 10.0%	福岡県 516.9Km 10.6%	福岡県 1,410.2Km 28.7%		福岡県 1,616.0Km 32.8%		
	西日本 高速道路 204.4Km 4.2%		西日本高速道路(株) ・道路公社 29.5Km 0.6%		政令市 247.5Km 5.0%		
政令市 155.8Km 3.2%		政令市 244.5Km 5.0%		政令市 247.5Km 5.0%			

(平成31年3月31日時点 道路統計年報、道路施設現況基本台帳)

(2) 整備状況

県内の道路網の中で、高速自動車国道、一般国道の改良率は90%を超えていますが、その他の道路は必ずしも十分な整備状況ではありません。

平成31年3月31日時点（道路統計年報、道路施設現況基本台帳）

区 分		路線数 (本)	実延長 (Km)	整備率 (%)		改良率(5.5m以上) (%)	
					全国平均		全国平均
高速自動車国道	西日本 高速道路(株)	4	204.4	—	—	100.0	100.0
一般国道	指定区間	9	518.5	42.5	64.5	100.0	100.0
	指定区間外	福岡県	13	516.9	70.1	92.7	87.6
		北九州市	7	125.0		90.8	
		福岡市	3	33.8		99.7	
	計	26	1,194.2	53.0	67.7	95.9	92.9
県道	主要地方道	福岡県	88	1,410.2	64.1	84.4	79.6
		北九州市	17	153.0		74.1	
		福岡市	13	91.5		94.9	
		計	101	1,654.7		84.1	
	一般県道	福岡県	300	1,616.0	53.9	71.0	63.6
		北九州市	30	98.1		50.2	
		福岡市	35	149.4		81.3	
		計	347	1,863.5		70.7	
	小計	福岡県	388	3,026.2	58.4	77.3	70.7
		北九州市	47	251.0		64.8	
		福岡市	48	240.8		86.5	
	計	448	3,518.0	44.3		77.0	
市町村道	北九州市	20,478	3,829.2	—	—	61.0	59.5
	福岡市	22,170	3,558.8	—		75.1	
	福岡北九州高速道路公社	10	106.3	—		100.0	
	その他の市町村	87,902	25,483.6	—		64.5	
	計	130,560	32,977.9	—		65.4	
総 計		131,038	37,894.5	—	—	67.6	62.5
福岡県管理道路計		401	3,543.1	45.9	—	79.5	—

*路線数は重複しているため、各項目の集計は合計と一致しません。

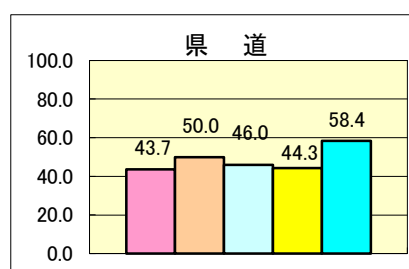
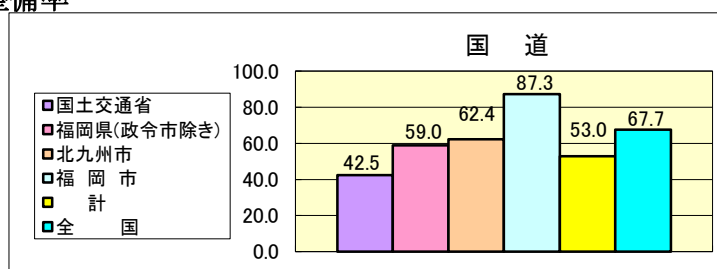
*実延長は四捨五入しているため、各項目の集計は合計と一致しないことがあります。

*国道指定区間の国土交通省には西日本高速道路(株)及び福岡県道路公社管理分（福岡前原道路14.3km）を含みます。

*市町村道の改良率は車道幅員5.5m未満を含む延長で算出しています。

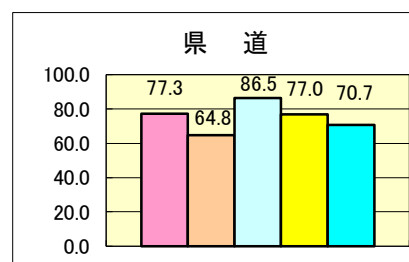
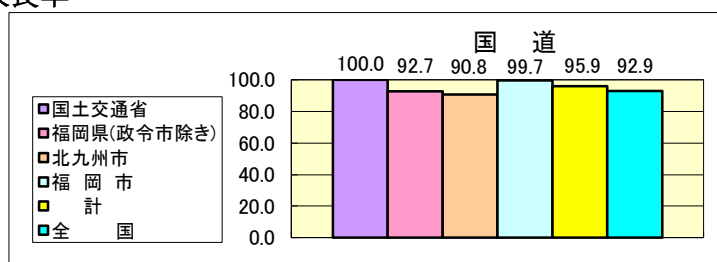
*独立専用歩道は除きます。

整備率



整備率(%) = (改良済延長(W=5.5m以上) - 混雑度1.0以上の延長) / 実延長 * 100

改良率

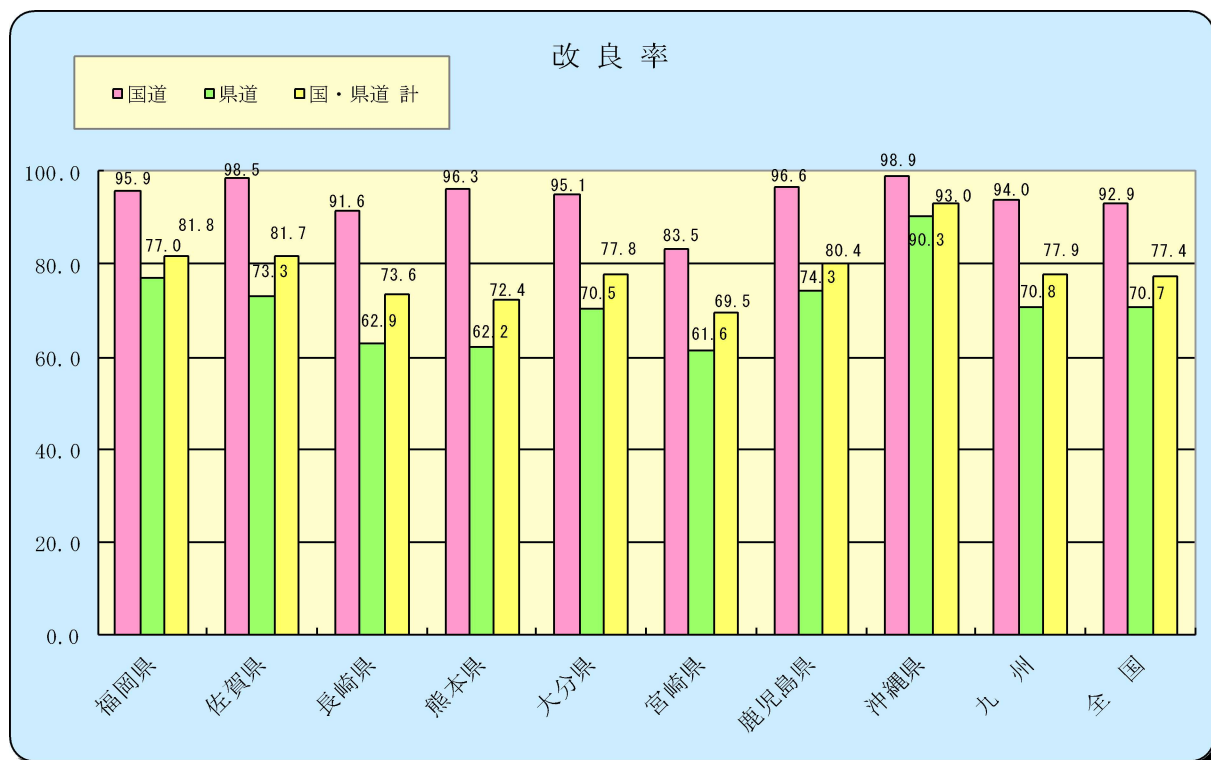
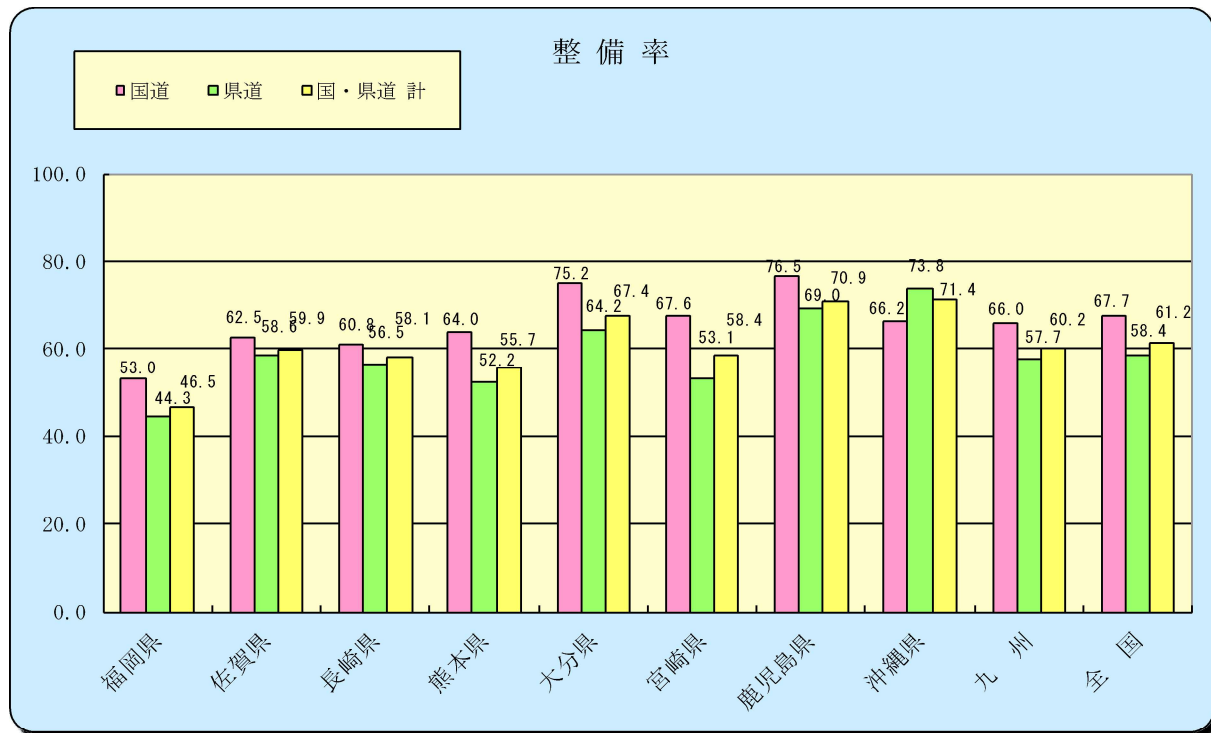


改良率(%) = 改良済延長(W=5.5m以上) / 実延長 * 100

【九州各県の道路整備状況】

福岡県の国道、県道の整備状況(整備率)は、九州各県と比較して、決して十分な状況ではありません。

平成31年3月31日時点(道路統計年報)



*各県のデータには、政令市を含みます。

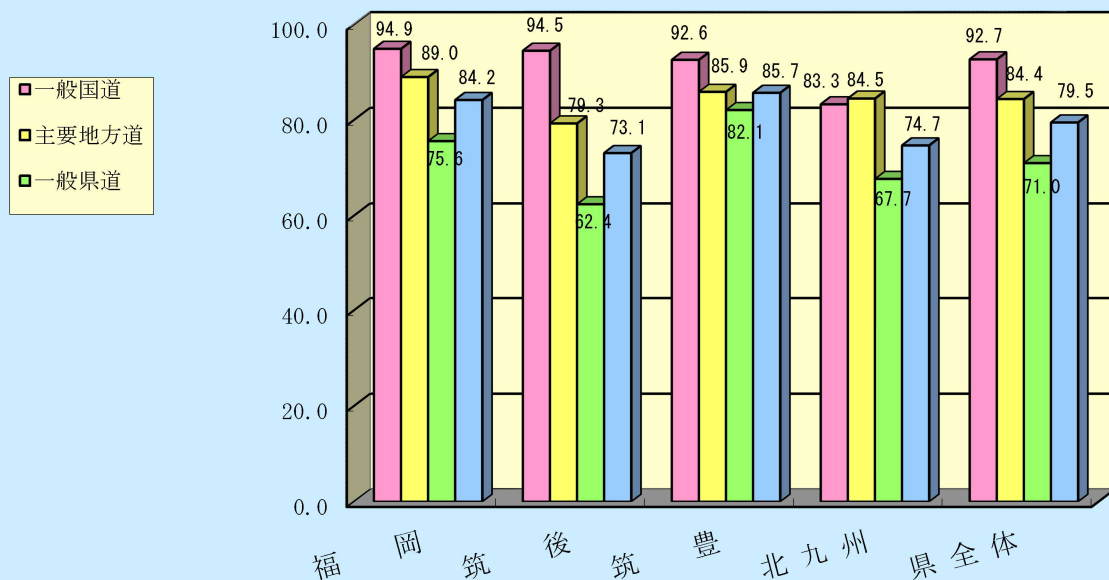
【生活圏別道路改良率】

平成31年4月1日時点（道路施設現況基本台帳）

生活圏	道路種別	実延長(m)	改良済延長 (5.5m以上)	改良率 (5.5m以上)	該当県土整備事務所
福岡	一般国道	167,079	158,517	94.9	福岡・朝倉 北九州（宗像支所） 那珂
	主要地方道	403,460	359,089	89.0	
	一般県道	432,838	327,392	75.6	
	合計	1,003,377	844,998	84.2	
筑後	一般国道	129,635	122,444	94.5	久留米・南筑後 八女
	主要地方道	461,860	366,246	79.3	
	一般県道	528,294	329,611	62.4	
	合計	1,119,789	818,301	73.1	
筑豊	一般国道	160,105	148,195	92.6	直方・田川・飯塚
	主要地方道	361,954	310,769	85.9	
	一般県道	326,002	267,624	82.1	
	合計	848,061	726,588	85.7	
北九州	一般国道	60,338	50,249	83.3	京築 北九州（本所）
	主要地方道	183,113	154,803	84.5	
	一般県道	329,004	222,770	67.7	
	合計	572,455	427,822	74.7	
合計	一般国道	517,157	479,405	92.7	
	主要地方道	1,410,387	1,190,907	84.4	
	一般県道	1,616,138	1,147,397	71.0	
	合計	3,543,682	2,817,709	79.5	

*本データは、福岡県が管理する道路のうち公社の管理分と独立自転車道を除いたものです。

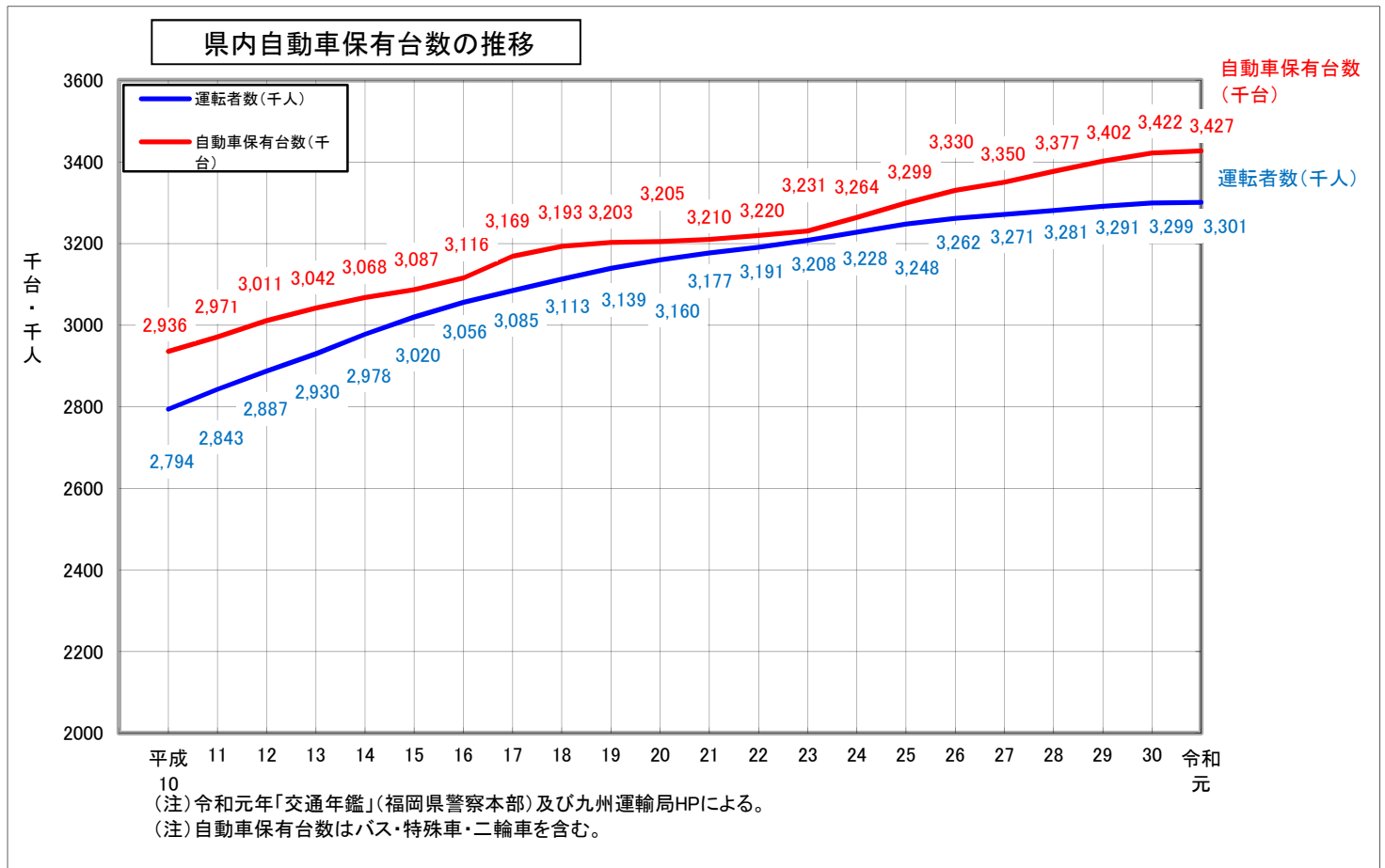
生活圏別道路改良率



(3) 交通状況

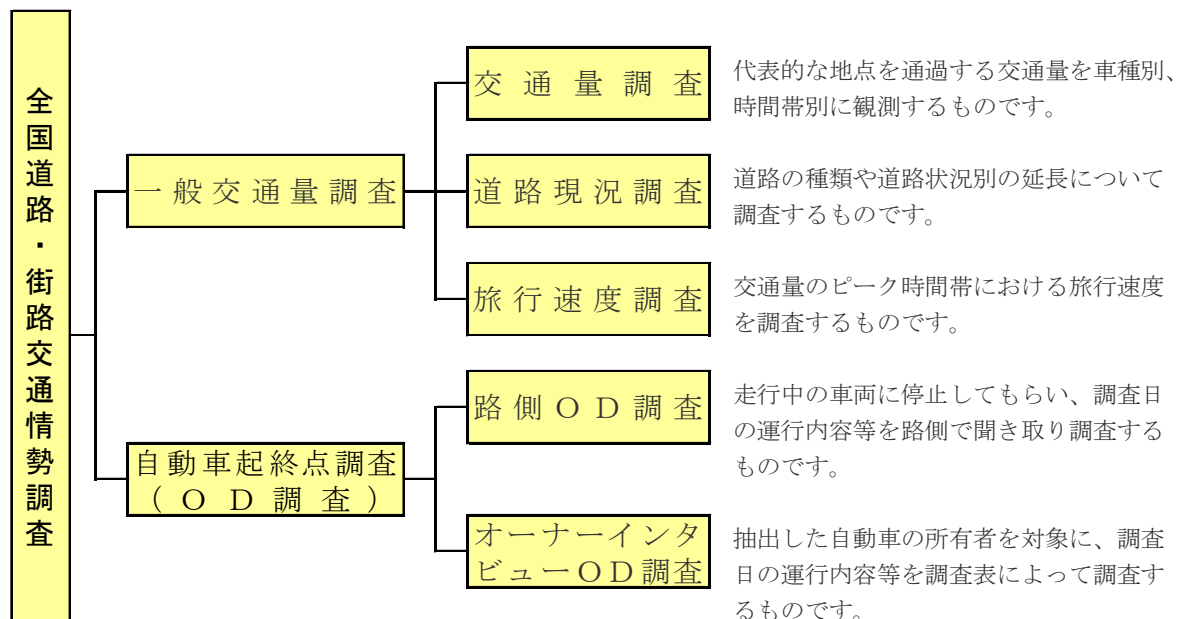
ア 県内自動車保有台数・運転者数の推移

県内の自動車保有台数・運転者数は、ここ数年は共に前年を上回っております。



イ 全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス)

全国道路・街路交通情勢調査は、道路と道路交通の実態をとらえ、道路交通需要の予測、将来道路網の検討等、将来の道路整備の方向を明らかにするために、全国の道路状況、交通量、旅行速度、自動車起終点について実態を調査するものです。(3~5年ごとに調査実施)



ウ 交通量図

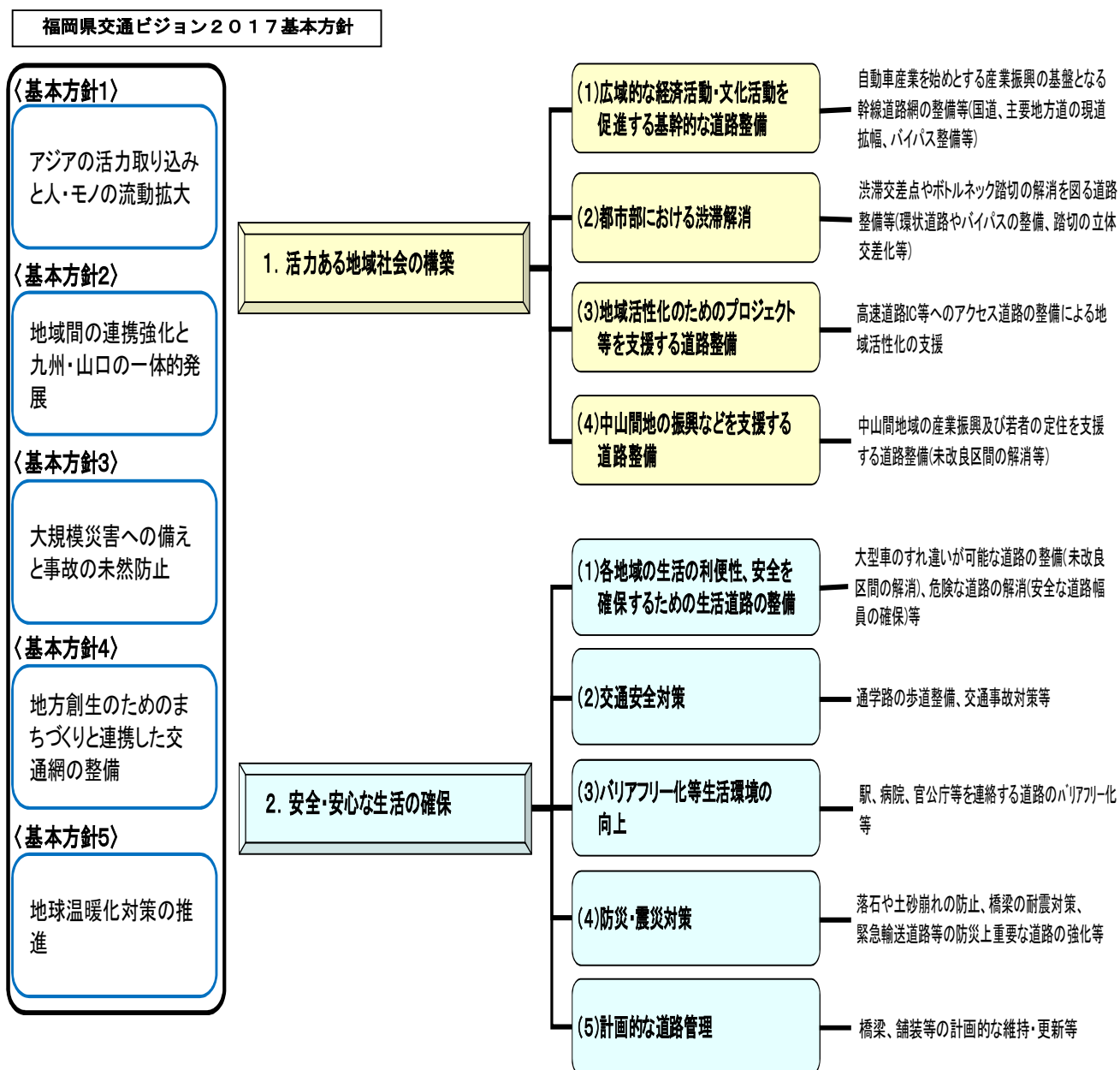


2 道路の整備方針

(1) 福岡県の体系的な道路整備について

福岡県の体系的な道路整備

福岡県では、「福岡県交通ビジョン2017」の基本方針に沿って、「活力ある地域社会の構築」、「安全・安心な生活の確保」の2つを柱とした道路整備の体系を構築し、計画的・重点的に道路整備を行います。



(2) 新広域道路交通計画

ア 位置づけ

新広域道路交通計画は、中長期的（20～30年）な視点で、広域的な都市間や主要な物流拠点（空港、港湾等）を結ぶ広域的な道路ネットワークの形成や道路の役割強化、ICT・自動運転等の技術進展を見据えた、今後の道路整備・管理や道路交通マネジメント等の基本となるものです。

イ 基本方針

「平常時・災害時」を問わない物流・人流の確保や活性化を図る為、道路ネットワーク整備、交通・防災拠点整備、交通マネジメントを行います。

ウ 内 容

① 広域道路ネットワーク計画

- ・都市圏等や広域交通の拠点となる港湾・空港等を連絡するネットワークの形成を図ります。

② 交通・防災拠点計画

- ・地域における中心的な役割を担う主要鉄道駅等の交通拠点について、交通結節点の整備促進を図ります。
- ・道の駅や都市部の交通拠点など既存施設について、ソフト・ハードを含めた防災機能の強化を図ります。

③ ICT交通マネジメント計画

- ・ICT等の革新的な技術を活用した交通マネジメントの検討を行います。

広域道路

広域道路は広域的な都市間交通や主要な物流拠点・観光地等に安定的な物流・人流を確保・活性化を促す道路で、高規格道路及び一般広域道路からなる基幹道路

○高規格道路

- ① ブロック都市圏間を連絡する道路
- ② ブロック都市圏内の拠点連絡や中心都市を環状に連絡する道路
- ③ 上記道路と重要な空港・港湾を連絡する道路

サービス速度が概ね 60km/h 以上

→高規格幹線道路、地域高規格道路

○一般広域道路

- ① 広域交通の拠点となる都市を効率的かつ効果的に連絡する道路
- ② 上記道路や高規格道路と重要な空港・港湾等を連絡する道路

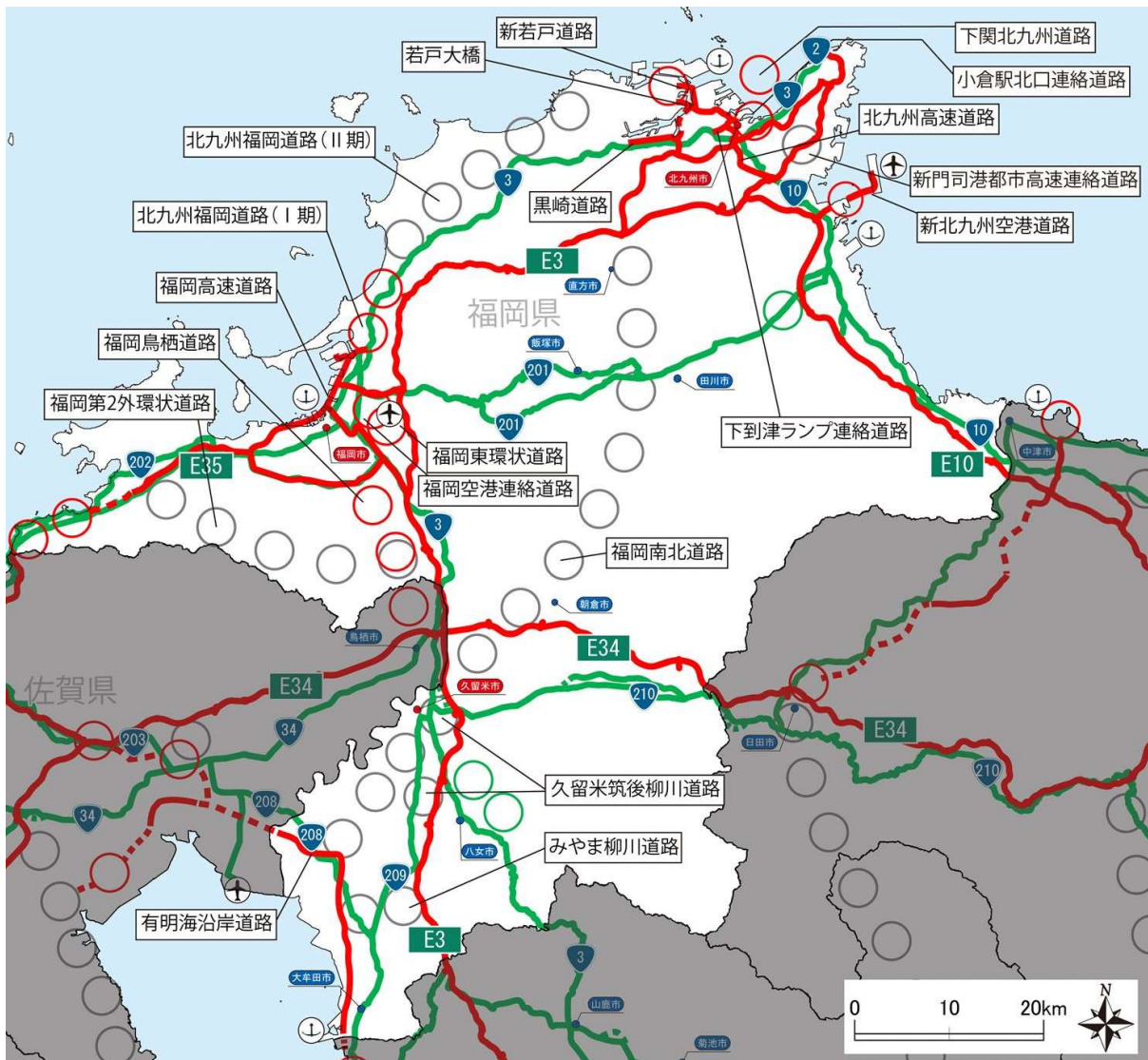
サービス速度が概ね 40km/h 以上

→直轄国道等（北九州市管理の国道3号含む）

○構想路線

「高規格道路」、「一般広域道路」と併せ広域的な道路ネットワークの機能強化を図る為に必要と考えられる道路

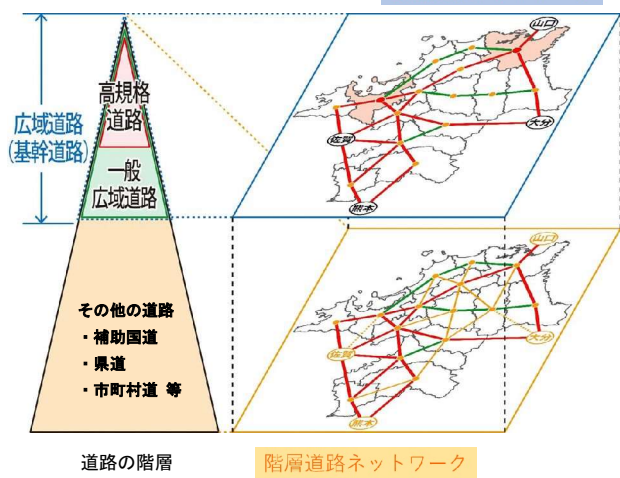
■広域道路ネットワーク計画図



広域道路ネットワーク

- 中枢中核都市
- 主要な都市
- ✈ 空港
- ⬇ 港湾

広域道路	高規格道路	供用中	——
		事業中	---
		調査中	○○○
	一般広域道路	供用中	——
		事業中	---
		調査中	○○○
	構想路線		○○○



▲広域道路ネットワークと階層道路ネットワークの関係性イメージ

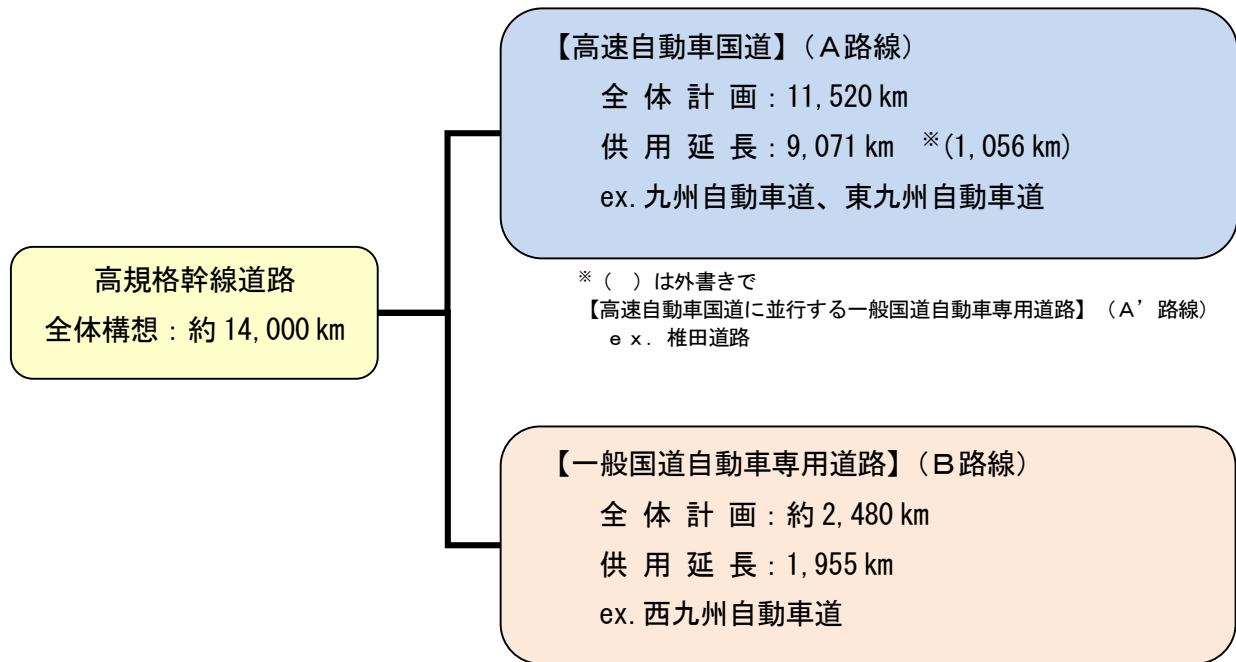
3 高規格幹線道路

(1) 概 要

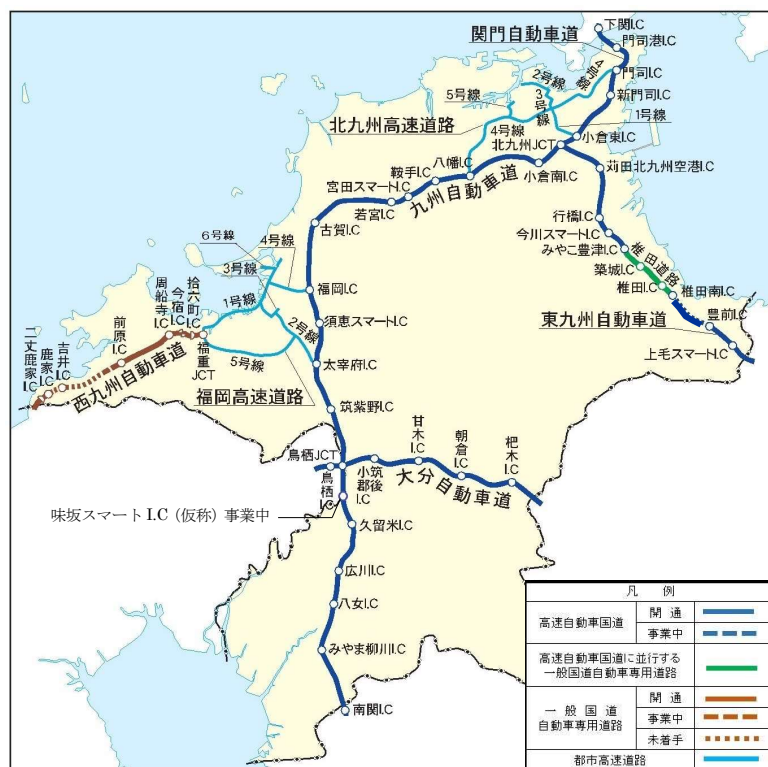
ア 高規格幹線道路とは

高規格幹線道路とは、自動車の高速交通の確保を図るため必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路です。

イ 高規格幹線道路の体系



ウ 福岡県内の高規格幹線道路及び都市高速道路（地域高規格道路）

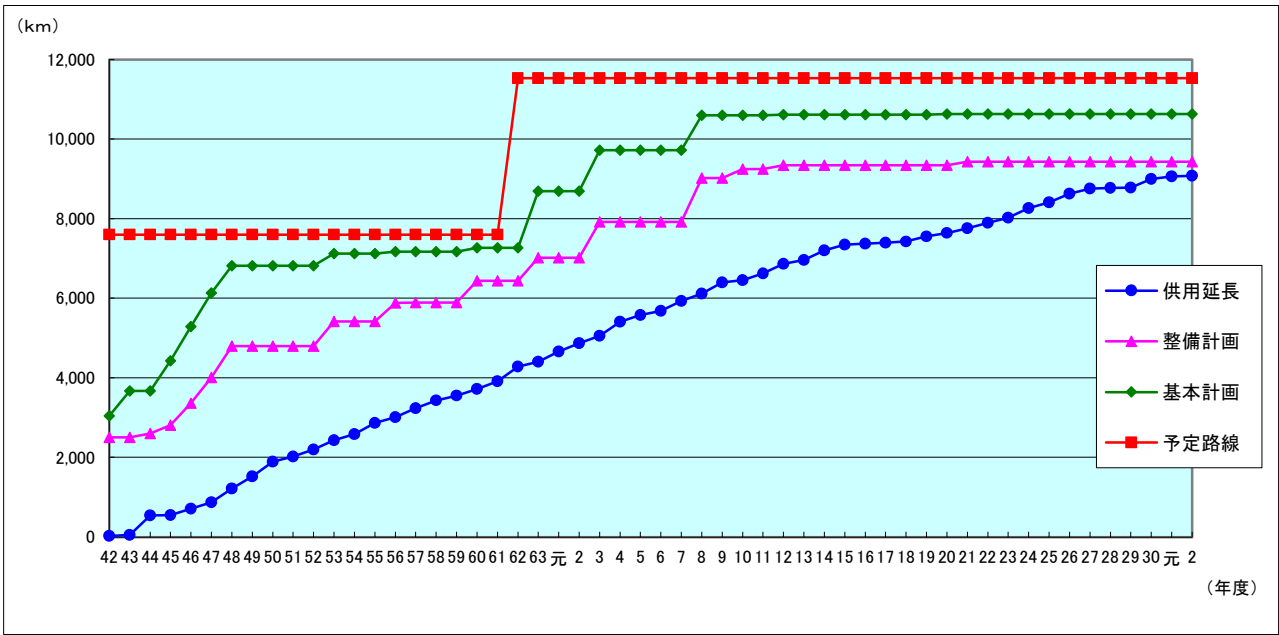


令和3年4月1日時点

路 線 名	供用延長 (km)	備 考
九州自動車道	126	A路線
大分自動車道	32	A路線
東九州自動車道	※49	A、A'路線
関門自動車道	7	A路線
西九州自動車道	16	B路線

※椎田道路活用区間含む

高速自動車国道の整備状況



県内の概要

令和3年4月1日時点

路 線 名	総延長 A	基本計画(km)		整備計画(km)		供用中(km)	
		延長B	B/A(%)	延長B	B/A(%)	延長B	B/A(%)
九州縦貫自動車道	1 2 6	1 2 6	1 0 0	1 2 6	1 0 0	1 2 6	1 0 0
九州横断自動車道	3 2	3 2	1 0 0	3 2	1 0 0	3 2	1 0 0
東九州自動車道	4 9	4 9	1 0 0	3 9	8 0	4 9	※1 0 0
関 門 自 動 車 道	7	7	1 0 0	7	1 0 0	7	1 0 0
西九州自動車道	4 7	4 7	1 0 0	1 9	4 0	1 6	3 4
合 計	2 6 1	2 6 1	1 0 0	2 2 3	8 5	2 3 0	8 8

※ 東九州自動車道は、高速自動車国道に並行する一般国道の自動車専用道路である椎田道路を活用している。



(2) 東九州自動車道

ア 概要

東九州自動車道は、九州縦貫自動車道及び九州横断自動車道と一体となり、広域的な高速道路ネットワークを形成し、東九州地域の活性化のみならず、九州の均衡ある発展に寄与する重要な路線です。

平成28年4月24日に福岡県域区間が全線開通したことで、北九州市から宮崎市までがつながりました。北九州空港や苅田港などの交通拠点と東九州自動車道が連携することで、陸・海・空一体となった一大物流拠点が形成されます。

イ 現況

- ① 起 終 点：北九州市～鹿児島市
- ② 延 長：約436km（県域区間：約49km）
- ③ 県域区間概要※1

区 間	延長	車線数	備 考
北九州JCT～苅田北九州空港IC	約 8 km	4	
苅田北九州空港IC～行橋IC	約 9 km	2	一部事業中※2
行橋IC～みやこ豊津IC	約 7 km	2	
みやこ豊津IC～椎田南IC	約10 km	2	(椎田道路活用区間) 一部事業中※3
椎田南IC～豊前IC (H28. 4. 24開通)	約 7 km	2	
豊前IC～県境	約 8 km	2	

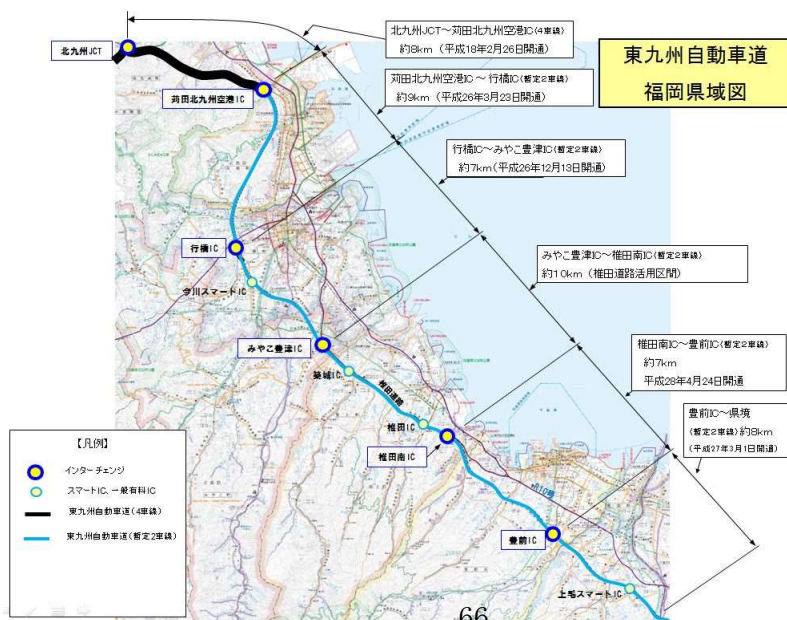
※1 R1. 9に苅田北九州空港IC～豊前IC区間について、4車線化の優先整備区間に選定

※2 苅田北九州空港IC～行橋ICのうち約1.1km区間について、R1年度から4車線化事業中

※3 築城IC～椎田南ICの約7.7km区間について、R3年度から4車線化事業中

ウ 今後の対応

より一層の地域間交流や経済活動の促進、また、大規模災害時の高速道路ネットワークの機能確保の観点から、東九州自動車道の早期全線完成及び全線4車線化に向けて、福岡、大分、宮崎、鹿児島の4県及び北九州市などで構成する「東九州自動車道建設促進協議会」を中心に、地域や経済界と一体となって取り組んでいきます。



(3) 西九州自動車道

ア 概要

西九州自動車道は、福岡市を起点として、糸島市、唐津市、伊万里市、松浦市、平戸市、佐世保市を経由して武雄市に至る延長約157kmの高規格幹線道路であり、九州西北部地域の地域経済の活性化や救急・救援物資の搬送など、防災機能や安全性の向上に大きく寄与する重要な路線です。

イ 現況

- ①起終点：福岡市～武雄市
- ②延 長：約157km（県域区間：約47km）
- ③県域区間概要

路線名	区 間	延長	備 考
福岡高速5号線	月隈JCT～福重JCT	18.1km	
今宿道路	福重JCT～糸島市二丈福井	23.3km	
(福岡前原道路)	福重JCT～糸島市東	(14.2km)	
(国道202号)	糸島市東～糸島市二丈福井	(9.1km)	自動車専用道路未整備区間
二丈浜玉道路	糸島市二丈福井～ 糸島市二丈鹿家	5.0km	自動車専用道路未整備区間
唐津道路	糸島市二丈鹿家～県境	1.0km	

ウ 今後の対応

九州西北部地域の発展を遂げるため、沿線の自治体で構成する「西九州自動車道建設推進協議会」を中心に、早期全線完成に向け、事業促進に取り組んでいきます。

エ 西九州自動車道福岡県域図



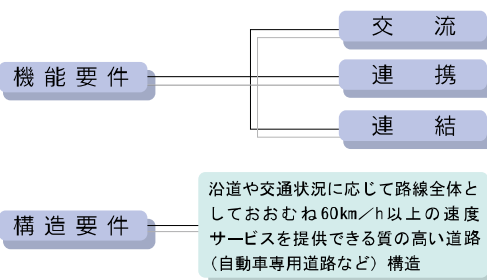
4 地域高規格道路

（地域高規格道路の要件）

（1）概 要

一般国道、主要地方道の中で高規格幹線道路を補完し、地域の自立的発展や地域間の連携を支える規格の高い道路として整備することが望ましい路線を『地域高規格道路』として指定し、整備を進めています。

「広域道路整備基本計画」の中から、事業の重要性や地域に与える効果等を考慮して、平成6年12月及び平成10年6月に地域高規格道路の『候補路線』と『計画路線』の指定が行われました。



福岡県内の地域高規格道路一覧

計画路線

令和3年4月1日現在

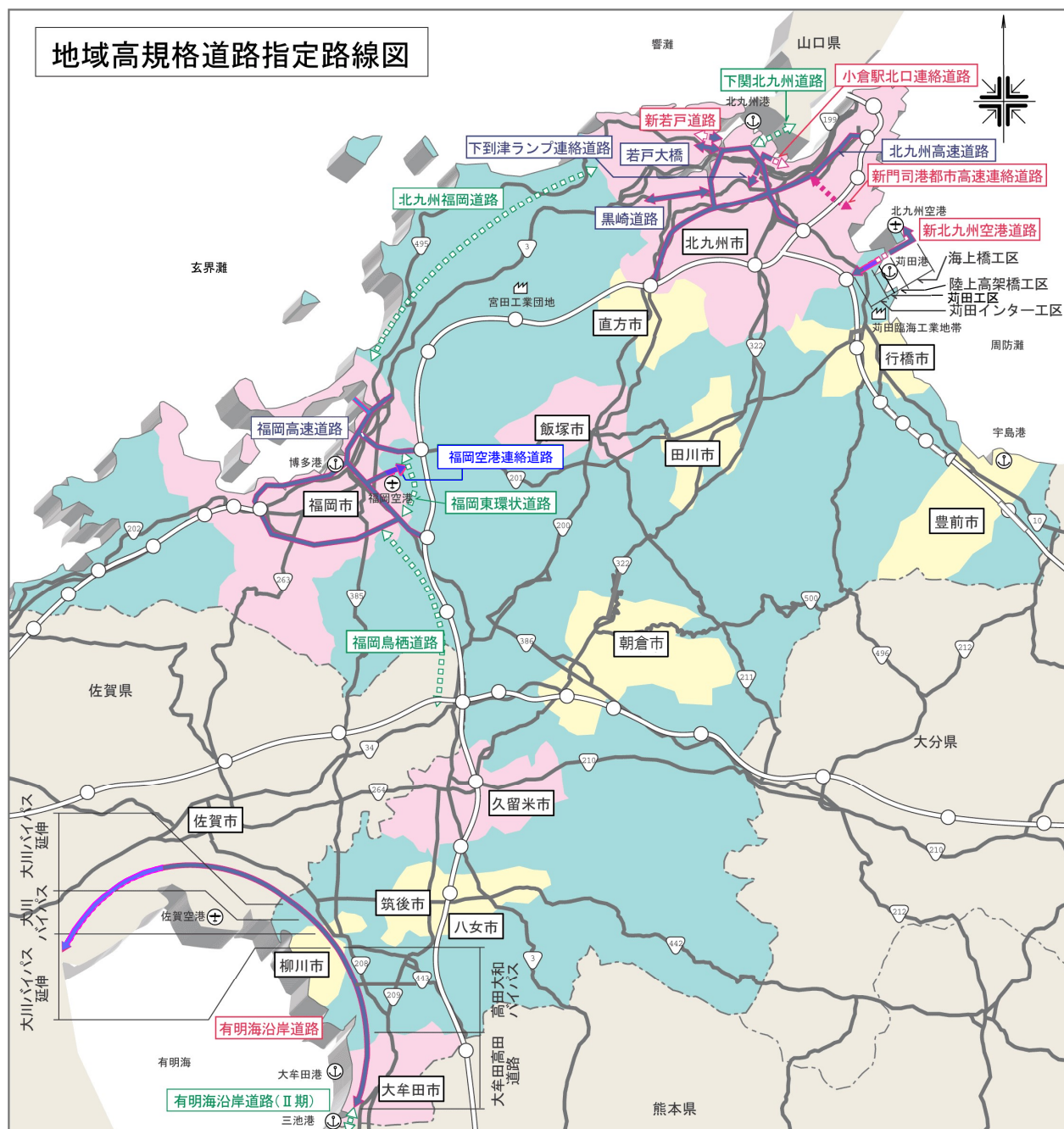
路線名		区 間	起 点	終 点	区間指定 (指定年月日)	概略延長 (km)
都市圏自動車専用道路等						
北九州高速道路			北九州市	北九州市	★H7. 4. 28	55
福岡高速道路			福岡市都市圏	福岡市都市圏	★H7. 4. 28 ★H28. 4. 1 (延伸) ★R3. 3. 30 (延伸)	61
黒崎道路			北九州市	北九州市	★H7. 4. 28	6
若戸大橋			北九州市	北九州市	★H7. 4. 28	2
小倉駅北口連絡道路			北九州市	北九州市		1
新若戸道路			北九州市	北九州市		4
		海底トンネル部	北九州市	北九州市	★H10. 12. 18	2
		陸上部	北九州市	北九州市		2
福岡空港連絡道路			福岡市	福岡市		2
一 般						
有明海沿岸道路			大牟田市	鹿島市	-	55 (県内29km)
		大牟田高田道路	大牟田市	みやま市	★H9. 9. 10	9
		高田大和バイパス	みやま市	柳川市	★H7. 4. 28	9
		大川バイパス延伸	柳川市	大川市	★H10. 12. 18	5
		大川バイパス	大川市	大川市	★H7. 4. 28	3
		大川バイパス延伸	大川市	大川市	★H10. 12. 18	2
		大川佐賀道路	大川市	(佐賀県境)	★H12. 12. 20	1
新北九州空港道路			北九州市	荻田町	-	8
		海上橋工区	北九州市	荻田町	★H7. 8. 23	3
		陸上高架橋工区	荻田町	荻田町		3
		荻田工区	荻田町	荻田町	★H28. 4. 1	1
		荻田インター工区	荻田町	荻田町	★H11. 12. 17	1
新門司港都市高速連絡道路			北九州市	北九州市	☆H7. 8. 23	5
下到津ランプ連絡道路			北九州市	北九州市	★H7. 4. 28	1

☆：調査区間 ★：整備区間

候補路線

路線名	起 点	終 点
都市圏自動車専用道路等		
福岡東環状道路	粕屋町	福岡市
一 般		
下関北九州道路	下関市	北九州市
北九州福岡道路	北九州市	福岡市
福岡鳥栖道路	春日市	鳥栖市
有明海沿岸道路（Ⅱ期）	熊本市	大牟田市

地域高規格道路は、「計画路線」として指定されたもののうち、整備のプライオリティ、調査の熟度等を勘案し、『調査区間』『整備区間』の指定が行われます。



凡 例	
高規格 幹線道路	供用及び整備計画区間（事業中区間含む）
地域高規格道路	基本計画及び予定路線区間
計画路線	候補路線のうち、緊急性、重要性、地域の活性化などへの効果が高く、かつ路線要件・構造要件を満足し、路線内に調査や事業化の熟度が高い区間を有し、今後地域高規格道路として必要な調査を実施する路線
整備区間	計画路線のうち、事業着手に向け実施設計、地元協議等を進める区間
調査区間	計画路線のうち、ルート選定、整備手法、環境アセスメント、都市計画決定等の調査を進める区間
候補路線	広域道路（交流促進型）の中で、地域高規格道路として整備を進める妥当性、緊急性などについて地域の要望を踏まえ、基礎的な調査の対象となる路線

凡 例	
地方生活圏 中心都市	
日常生活圏 中心都市	

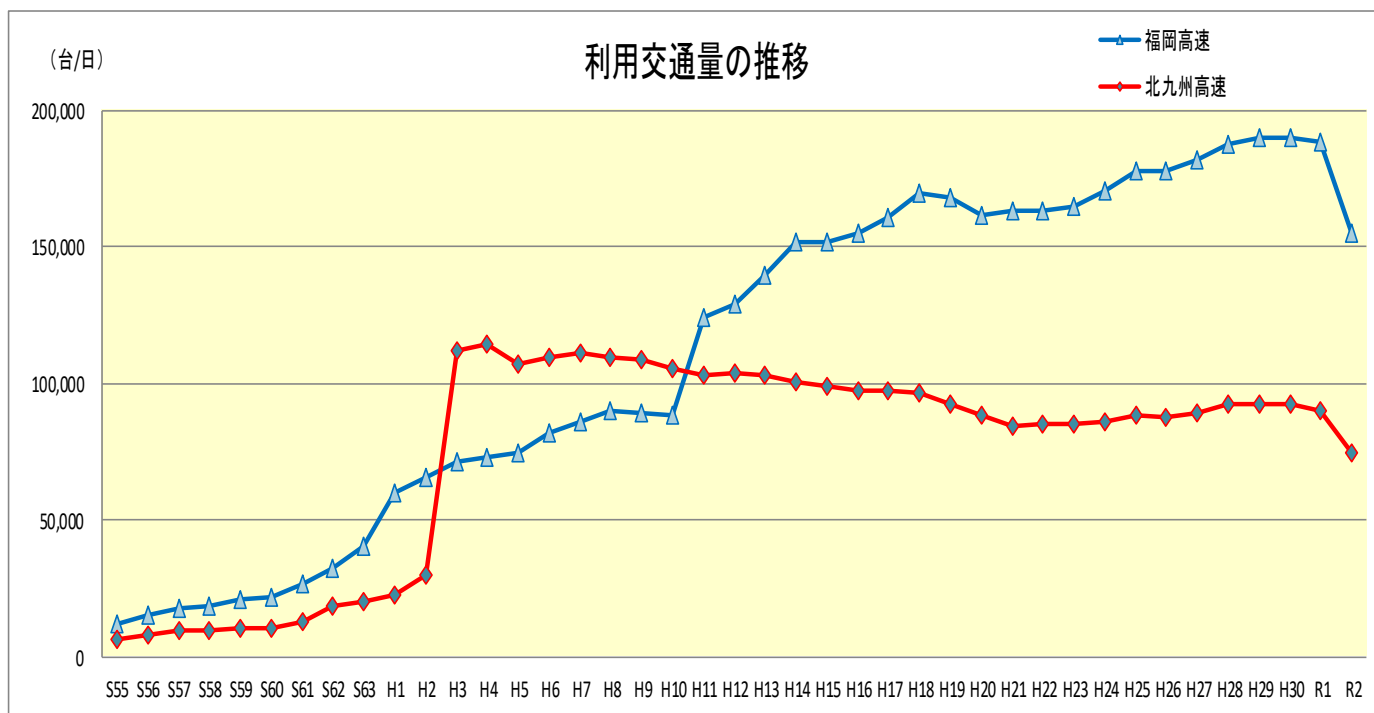
上記は今後の道路整備のマスタープランであり、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。

(2) 福岡・北九州高速道路

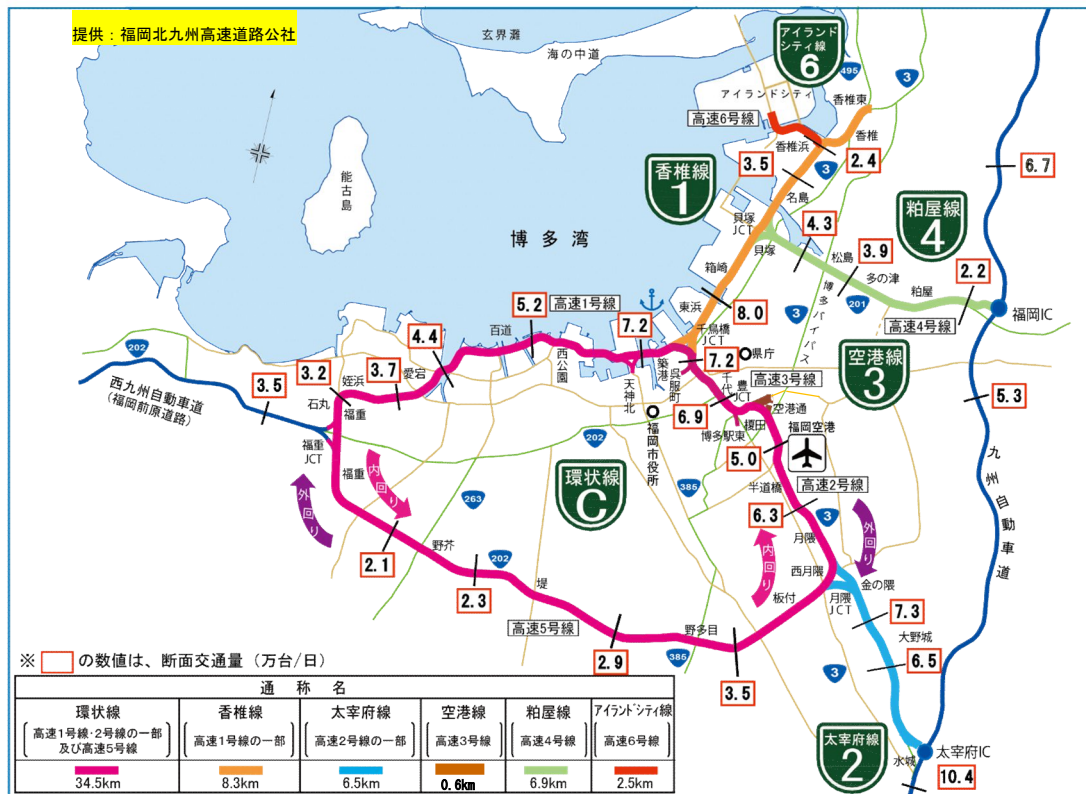
昭和46年に福岡県、福岡市及び北九州市が設立した福岡北九州高速道路公社によって、福岡高速道路並びに北九州高速道路の整備が進められてきました。両高速道路とも、九州縦貫自動車道等と連携し、都市圏において、広域交通を支える放射環状型の自動車専用道路ネットワークの形成を図ります。

福岡及び北九州高速道路の路線

区分	路線名	区 間		計画 延長 (km)	供用 延長 (km)
		起 点	終 点		
福岡 高速	1号線	東区香住ヶ丘	西区福重	18.0	18.0
	2号線	博多区千代	太宰府市水城	13.2	13.2
	3号線	博多区東光	博多区大字下臼井	1.8	0.6
	4号線	東区箱崎ふ頭	東区蒲田	6.9	6.9
	5号線	博多区西月隈	西区福重	18.1	18.1
	6号線	東区香椎浜	東区みなと香椎	2.5	2.5
北 九 州 高 速	1号線	小倉南区長野	小倉北区下到津	9.2	9.2
	2号線	小倉北区許斐町	戸畑区大字戸畑	4.3	4.3
	3号線	小倉北区菜園場	小倉北区東港	1.8	1.8
	4号線	門司区春日町	八幡西区茶屋の原	31.8	31.8
	5号線	八幡東区東田	八幡東区神山町	2.4	2.4
合 計				110.0	108.8



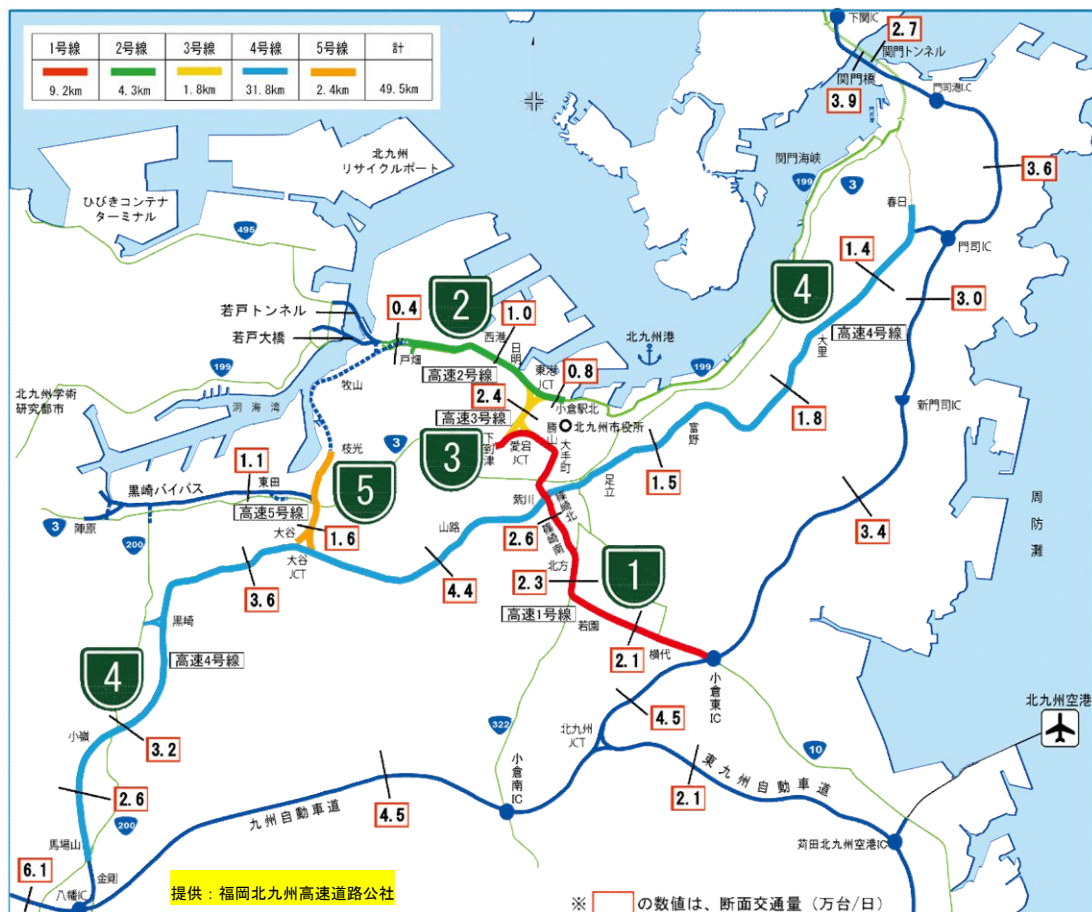
福岡高速道路図



福岡高速道路の路線は、平成24年7月の環状線全通に伴い、通称名として

「環状線」「香椎線」「太宰府線」「空港線」「粕屋線」を使用しています。

北九州高速道路図



(3) 下関北九州道路

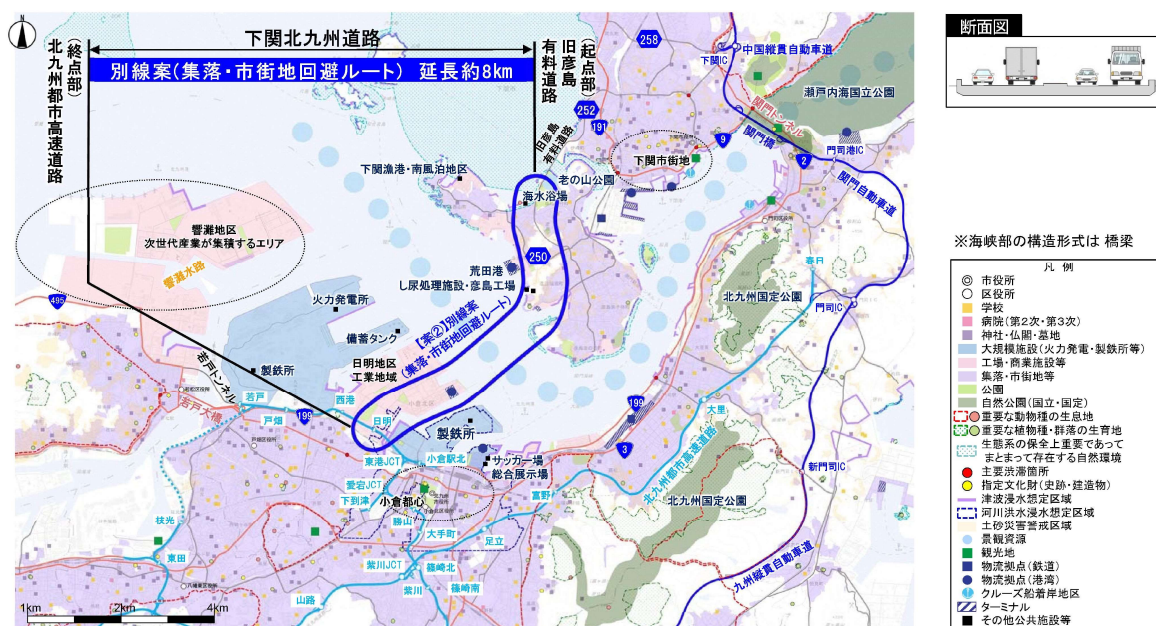
1日あたり約6万6千台の自動車が、関門海峡を渡り九州と本州を往来しています。この往来を支えているのが、関門橋と関門トンネルですが、それぞれ開通から47年、63年が経過し老朽化が進行しており、リフレッシュ工事等により度々通行規制が行われている状況です。また、台風や豪雨による災害発生時においても、通行止めなどの道路規制が余儀なくされ、周辺道路においても渋滞が発生しています。近年では、平成30年7月の豪雨により関門橋と高速道路（関門トンネル含む）が通行止めとなり、国道2号・3号・199号などの幹線道路において著しい渋滞が発生し、市民生活や企業活動に支障をきたしたことから、リダンダンシー（代替）機能を有する下関北九州道路の必要性が再認識されました。

また、下関北九州道路の整備により、北九州・下関地域に循環型ネットワークが形成できれば、地域活性化が期待されることから、早期実現が望まれます。

このようなことから、国、福岡県、山口県、北九州市、下関市が調査主体となり、協力しながら調査・検討を進めてきました。令和2年度には計画段階評価を実施し、海峡部は橋梁構造とするルート帯が決定されました。

令和3年度からは、調査主体により環境影響評価や都市計画決定の手続きに向けた調査等を進めていきます。

引き続き、下関北九州道路の早期実現に向けて関係機関に対し積極的に要望を行っていきます。



第2回中国・九州地方合同小委員会資料より抜粋

5 国道・地方道

(1) 国 道

ア 直轄国道

国土交通省管理の県内の一般国道においては、地域の広域幹線道路網を形成する重要路線として、現在下記の路線の整備が進められています。

路 線 名		箇所名	延長 (km)	計画幅員 (m)	備 考
3 号	黒崎バイパス	北九州市	5.8	17.5	H3～
	岡垣バイパス（4車線化）	岡垣町～宗像市	4.0	24.5	H30～
	鳥栖久留米道路	鳥栖市～久留米市	4.5	21.75	H19～
201 号	八木山バイパス（4車線化）	篠栗町～飯塚市	13.3	16.25	R1～
	香春拡幅	香春町	2.1	23.25	H20～
202 号	春吉橋架替	福岡市	0.2	26.4	H25～
208 号	有明海沿岸道路（大牟田～大川）	大牟田市～大川市	27.5	20.5	S63～
	大川佐賀道路	大川市～佐賀市	9.0	20.5	H13～
	浦島橋架替	みやま市～柳川市	0.7	17.5	H20～
210 号	浮羽バイパス	久留米市～うきは市	14.0	19.0、28.0	S48～
202 号 497 号	今宿道路	福岡市～糸島市	23.3	16.25～47.5	S45～

イ 補助国道

県管理の一般国道においては、直轄国道を補完し広域的な交流を促進し、地域振興に資する重要路線として、現在下記の路線の整備を進めています。

路 線 名		箇所名	延長 (km)	計画幅員 (m)	備 考
322 号	香春大任バイパス（4車線化）	香春町～大任町	13.0	23.5	R2～
	嘉麻バイパス	嘉麻市	2.7	10.0	H23～
	甘木バイパス	朝倉市	1.6	15.0	H29～
	第2大刀洗バイパス	大刀洗町	2.6	15.0	H27～
	持丸改良	朝倉市	1.1	11.0	R3～
385 号	那珂川拡幅Ⅱ期	那珂川市	1.0	22.0	H26～
	南畑バイパス	那珂川市	2.8	8.0～10.5	R2～
442 号	黒木バイパス	八女市	2.1	11.5	H25～
	大淵改良	八女市	0.6	10.0	R2～
	筑後バイパス(4車線化)	筑後市	2.8	23.5	R1～
	大木大川バイパス（4車線化）	大木町～大川市	6.7	25.0	R3～
443 号	三橋瀬高バイパス(4車線化)	柳川市～みやま市	1.8	23.5	H28～
	柳川バイパス	柳川市	1.8	16.0	H29～
496 号	上伊良原改良	みやこ町	1.1	9.5	H27～
500 号	第二西落合拡幅	添田町	0.6	10.0	H21～
	小石原改良	東峰村	1.6	7.0	H25～

○道路改築事業（国道）



一般国道 385 号 那珂川拡幅Ⅱ期
(那珂川市)

○概要

- ・本路線は、自動車交通量が多く交通混雑が発生しており、また、歩道が狭く歩行者事故が発生しているため車道の４車線化とともに歩道整備も行っています。

○期待される効果

- ・４車線化及び歩道の整備により、自動車、自転車及び歩行者の安全で円滑な交通の確保が期待されます。また、アクセス性が向上するため広域的な物流機能の効率化や沿線地域間の交流促進が期待されます。



一般国道 322 号 香春大任バイパス（４車線化）
(香春町～大任町)

○概要

- ・本路線は、北九州市から久留米市に至る広域幹線道路であり、各地で進めている道路整備に伴う交通量増加に対応するため、暫定２車線部の４車線化を行っています。

○期待される効果

- ・４車線化により、広域道路ネットワークの充実が図られ、交流人口の増加や物流の効率化など筑豊地域の振興支援に寄与することが期待されます。



一般国道 443 号 三橋瀬高バイパス（４車線化）
(柳川市～みやま市)

○概要

- ・本路線は、自動車交通量が多く、朝夕のピーク時には交通混雑が発生するなど、安全で円滑な交通が確保されていない状況であるため、暫定２車線部の４車線化を行っています。

○期待される効果

- ・４車線化により、交通混雑が緩和されることで、安全で円滑な交通の確保が期待されます。また、広域道路ネットワークの充実が図られ筑後地域の振興支援に寄与することが期待されます。

(2) 県 道

ア 主要地方道、一般県道

国道網を補完するとともに、生活基盤の確保や地域の活性化を図る上で重要な路線として整備を進めています。

路線 番号	路 線 名	箇 所 名	延長 (km)	計画幅員 (m)	備 考
14	(主)鳥栖朝倉線	小郡市、大刀洗町、朝倉市	2.3	10.5～13.5	H27～
18	(主)大牟田川副線	柳川市、大川市	5.3	10.0～10.5	H26～
22	(主)田川直方線	田川市、大任町、福智町	4.7	10.0～17.0	H24～
23	(主)久留米柳川線	久留米市、大木町、柳川市	8.5	13.0～15.0	H21～
24	(主)福岡東環状線	粕屋町	1.7	32.0	H21～
25	(主)門司行橋線	行橋市	0.8	11.0	H23～
27	(主)直方芦屋線 (西祇園橋)	芦屋町	0.3	15.0	H24～
30	(主)飯塚福岡線	宮若市	3.6	11.0～11.5	H22～
35	(主)筑紫野古賀線	筑紫野市、太宰府市、宇美町、須恵町、粕屋町、古賀市	11.8	15.3～25.0	H16～
52	(主)八女香春線	八女市、うきは市、朝倉市、東峰村	3.4	7.0～15.0	H23～
53	(主)久留米筑紫野線	久留米市、大刀洗町、小郡市、筑前町、筑紫野市	9.7	23.25	H26～
54	(主)福岡志摩前原線	糸島市	1.1	10.5	H25～
60	(主)飯塚大野城線	宇美町、大野城市	0.8	27.0	H26～
89	(主)瀬高久留米線	筑後市、久留米市	4.2	13.0～23.0	H26～
203	(一)中間水巻線	中間市、水巻町	1.5	11.0	H26～
245	(一)新北九州空港線	苅田町	1.1	8.0	H28～
472	(一)直方鞍手線	直方市、鞍手町	2.5	11.25～ 14.5	H25～
478	(一)飯塚穂波線	飯塚市	3.3	10.5	H25～

*上記路線は、現在事業中の箇所から抜粋したものです。

イ 自転車道（一般県道）

県では安全な自転車交通を確保し、あわせて自転車の利用による心身の健全な発達に資することを目的とし、自転車道の整備を進めています。

路線 番号	名 称	箇 所 名	延長※1 (km)	幅員※2 (m)	現況	モデルルート※3
301	(一)遠賀宗像自転車道線	遠賀町～宗像市	32.5	3.0～4.0	供用中	直方・宗像・志賀島 ルート
302	(一)直方北九州自転車道線	直方市～芦屋町	25.1	3.0～4.0	直方市内で整備中	直方・宗像・志賀島 ルート
474	(一)飯塚直方自転車道線	飯塚市～直方市	12.8	4.0	供用中	
806	(一)吉井久留米自転車道線	うきは市～久留米市	27.4	3.0～4.0	供用中	久留米・うきはルート

※1 延長には一般道などの利用区間を含む

※2 自転車道線の幅員

※3 「福岡県自転車活用推進計画」におけるサイクルツーリズムのモデルルート

○道路改築事業（地方道）



主要地方道 筑紫野古賀線 須恵・粕屋 2 工区
(須恵町～粕屋町)

○概要

- ・本路線は、自動車交通量が多く、地域の主要渋滞箇所である「門松交差点」では慢性的な交通渋滞が発生しており、物流や地域の交通に支障をきたしているため、バイパス整備を行っています。

○期待される効果

- ・バイパスの整備により、交差点の渋滞緩和を図り、物流の定時性の確保、九州縦貫自動車道 福岡 IC へのアクセス性の向上などの効果が期待されます。



主要地方道 久留米筑紫野線 北野大刀洗工区
(久留米市)

○概要

- ・本路線は朝夕のピーク時間帯を中心に交通混雑が発生しており、物流などの地域の経済活動に支障をきたしているため、バイパス整備を行っております。

○期待される効果

- ・バイパスの整備により、交通混雑の解消による交通機能の強化や物流の効率化の支援による地域経済の活性化が期待されます。



一般県道 瀬高久留米線 下妻工区
(筑後市)

○概要

- ・本事業箇所は、道路幅員が狭く、車両のすれ違いが困難であり、広域道路ネットワークとしての機能が確保されていないため、バイパス整備を行っております。

○期待される効果

- ・バイパス整備により、沿線地域と交通拠点である九州新幹線筑後船小屋駅や県営筑後広域公園やHAWKS ベースボールパーク筑後へのアクセス性の向上が期待されます。

○道路改築事業（地方道）



主要地方道 直方行橋線 道目木工区
(直方市)

○概要

- ・本事業箇所は、見通しが悪いうえに歩道が狭く、安全で円滑な交通の確保ができていないため、現道拡幅とともに歩道の整備を行っています。

○期待される効果

- ・現道拡幅及び歩道の整備により、自動車、自転車及び歩行者の安全で円滑な交通の確保が期待されます。



主要地方道 直方芦屋線 西祇園橋
(芦屋町)

○概要

- ・本橋梁は、「福岡県公共施設等総合管理計画」の「橋梁個別設計計画」に基づき、更新優先度の高い橋梁として架け換え事業を行っています。

○期待される効果

- ・橋梁架け換えにより、地震時や大雨時において、安全性の高い構造物となります。



一般県道 新北九州空港線 荻田工区
(荻田町)

○概要

- ・本路線は、北九州空港と東九州自動車道荻田北九州空港ICを直結する道路であり、令和3年5月にはアクセス性の向上を目的とした立体交差化が完了しました。

○期待される効果

- ・立体交差化により、交通混雑が緩和され、アクセス性が向上し、地域の産業・経済の活性化に大きく寄与することが期待されます。

(3) 市町村道

ア 市町村道事業

市町村道は、県民の生活に密着した大切な道路です。

市町村が道路の整備等に必要な経費について、国から交付金等を受ける場合に、国から委任されている県が、交付に関する事務や技術的な助言を行っています。

令和3年度 市町村道予算（改築系・交安系・修繕）
（百万円）

種別	R 2 当初 (A)	R 3 当初 (B)	B / A	備 考
道路整備	8,123	6,949	0.86	

【筑前町】町道町畑・中川原線（屋加崎橋） 橋梁補修の事例

【補修前】



【補修後】



【太宰府市】市道塔の原線

踏切改良事業の事例

【整備前】



【整備後】



6 有料道路

(1) 概要

明治から昭和にかけて鉄道優先の交通政策がとられてきた日本では、近代的な道路整備が遅れていました。そこで道路を緊急に整備するために昭和27年に制定された旧道路整備特別措置法に基づいて、借入金による整備と料金徴収によるその返済という本格的な有料道路制度が定められました。

有料道路の種類と事業主体

種 類	事業主体	整備の仕組み	路線（例）
高速自動車 国道	各高速道路株式会社 (東日本、中日本、西日本)	自動車の高速交通の用に供する道路で、全国的な自動車交通網の枢要部分を構成し、かつ、政治・経済・文化上特に重要な地域を連絡し、その他、国の利害に重大な関係を有するものとして政令でその路線を指定したもの。 会社が機構*と協定を締結し、国土交通大臣の事業許可を受け整備する。	九州縦貫自動車道 九州横断自動車道 東九州自動車道 等
都市高速 道路	首都高速道路株式会社	都市計画において定められた自動車専用道路。(指定都市高速道路公社) 首都高速、阪神高速については、会社が機構*と協定を締結し、国土交通大臣の事業許可を受けて整備する。 指定都市高速は地方道路公社が国土交通大臣の許可を受け整備する。	首都高速1号線 等
	阪神高速道路株式会社		湾岸線 等
	指定都市高速道路公社 (福岡北九州高速道路公社 等)		福岡高速道路 北九州高速道路 等
本州四国 連絡橋	本州四国連絡高速道路(株)	本州と四国を連絡する一般国道。 会社が機構*と協定を締結し、国土交通大臣の事業許可を受け整備する。	一般国道28号 (本四淡路線) 等
一般有料 道路	各高速道路株式会社 (東京湾横断道路(株) 等)	個別路線ごとに会社等が申請し、国土交通大臣の許可を受ける。	東京湾アクアライン 関門トンネル 等
	地方道路公社 (福岡県道路公社 等)		福岡前原道路 等

※ 独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構

福岡県の一般有料道路

道路名	福岡前原道路	関門トンネル	椎田道路
起 点	福岡市西区	山口県下関市	みやこ町
終 点	糸島市	北九州市門司区	築上町
延 長	14.2km	3.9km	10.3km
供 用	H5	S33	H3
道路管理者	福岡県道路公社	西日本高速道路(株)	西日本高速道路(株)

(2) 福岡前原道路（西九州自動車道）

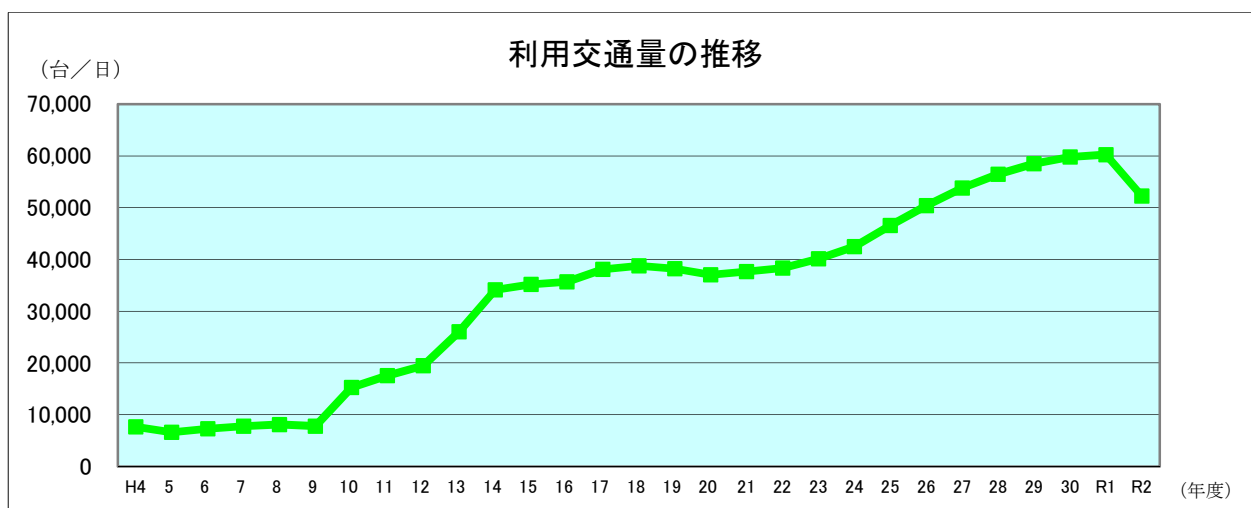
福岡前原道路は、福岡県道路公社が有料道路制度を活用し整備を行い、現在、運営管理を行っています。福岡市西区福重付近から糸島市東までの延長14.2kmの4車線道路で、西九州自動車道の一部として位置付けられ、福岡・佐賀・長崎を結ぶ高規格幹線道路（自動車専用道路）として九州北西部の地域経済の活性化に大きく寄与しています。

また、福岡高速道路と直結し、福岡都市圏へのアクセスロードとして利便性の向上とともに地域経済の発展に大きく役立っています。



【料金表】

区間 車種	上り（福岡方面行き）			下り（唐津方面行き）	
	前原東⇒ 周船寺	今宿⇒ 福岡高速	今宿⇒ 拾六町(OFF)	拾六町⇒ 今宿	周船寺⇒ 前原東
普通車・中型車	220 円	150 円	100 円	150 円	220 円
大型車	320 円	260 円	150 円	260 円	320 円
特大車	570 円	410 円	310 円	410 円	570 円
軽自動車等	160 円	100 円	100 円	100 円	160 円



7 道路の安全と維持管理

(1) 防災対策

ア 道路の防災対策

安全で信頼性の高い道路空間を確保するため、点検結果を踏まえ、道路法面等の崩壊、落石等の災害のおそれがある箇所において道路防災対策を実施しています。

【嘉麻市】国道322号 法面崩壊対策整備の事例



イ 橋梁の震災対策

地震時の震災対策が必要な橋梁において、まずは重大な損傷が発生する恐れのある橋梁について、落橋や崩壊といった致命的な損傷を防止する対策^(※1)を実施しています。

※1：落橋・崩壊防止対策の進捗状況（15m以上）

（橋）

対象橋梁	令和2年度末までに完了	令和3年度対策完了橋梁（予定）
234	232	2

*福岡県地域強靱化計画上の目標値100%（R3年度末）

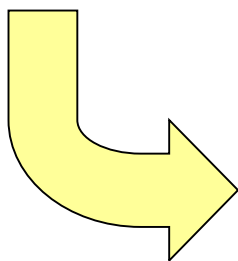
道路橋の被害例 ～兵庫県南部地震より～



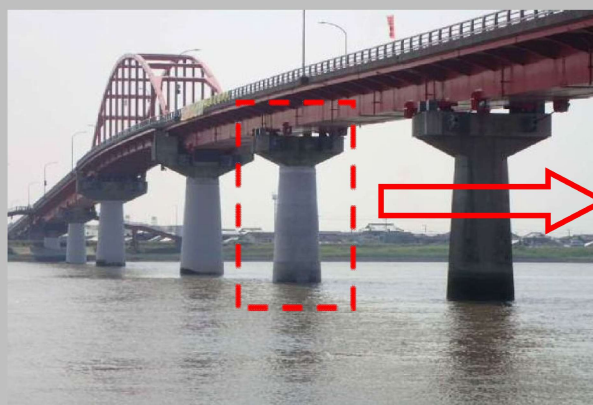
▲ 神戸市長田区西尻池町

◀ 神戸市東灘区深江本町

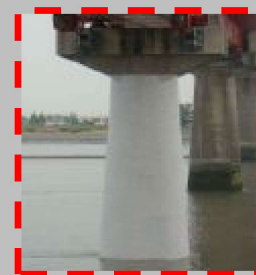
震災対策



対策事例 (主)大牟田川副線(大川市)



拡大写真



ウ 防災拠点化に向けた整備

大規模な災害が発生した際に備えて、「道の駅」の立地を活かし、災害発生時の防災拠点として活用して、県民の安全・安心な生活環境の向上を図ります。

県が管理する8箇所の「道の駅」については、非常用電源、非常用トイレ、防災倉庫などを整備しています。



【非常用電源】



【防災倉庫】

※写真は「道の駅 むなかた」の例です。

(2) 交通安全対策

安全・安心な歩行空間の確保のため、歩道の整備や自転車通行空間の整備、事故の危険性が高い交差点の改良を行っています。特に、多くの児童が利用する通学路の歩道や事故危険箇所など、緊急性の高い道路について優先的に整備を進めています。

さらに、駅・住宅・公共施設等の周辺については、バリアフリー化された歩行空間の整備を行うことで高齢者・障害者等の社会参加等を支援できるようなネットワーク整備を進めています。

また、道路標識や道路情報提供装置及び簡易パーキングなどの利用者が安心できる交通安全施設を整備しています。

ア 通学路の歩道整備・交差点改良

交通量が多く、事故の危険性が高い通学路について、歩道等の整備を推進し、児童の安全な通行を確保します。

また、交差点の改良、歩道の整備、防護柵の設置などを推進し、交通事故を削減します。

【歩道整備：善導寺停車場耳納線（久留米市）】



整備後

【防護柵の設置：苅田採銅所線（行橋市）】



整備前



整備後

イ 自転車利用環境の整備

安全で快適な自転車利用環境を創出するため、自転車通行帯の整備など良好な自転車通行空間の確保を図ります。

【一般県道 江口長門石江島線（久留米市）】



整備前



整備後

ウ トンネル照明のLED化の推進

県有施設における省エネルギー対策の一環として実施した、道路照明灯のLED化を平成30年度までに完了しました。引き続き、トンネル照明のLED化を推進します。

県管理のトンネル34本のうち、LED化が必要な15本を更新することとしており、令和3年度までの更新を目指します。

トンネル照明のLED化イメージ

【国道322号（香春町）】



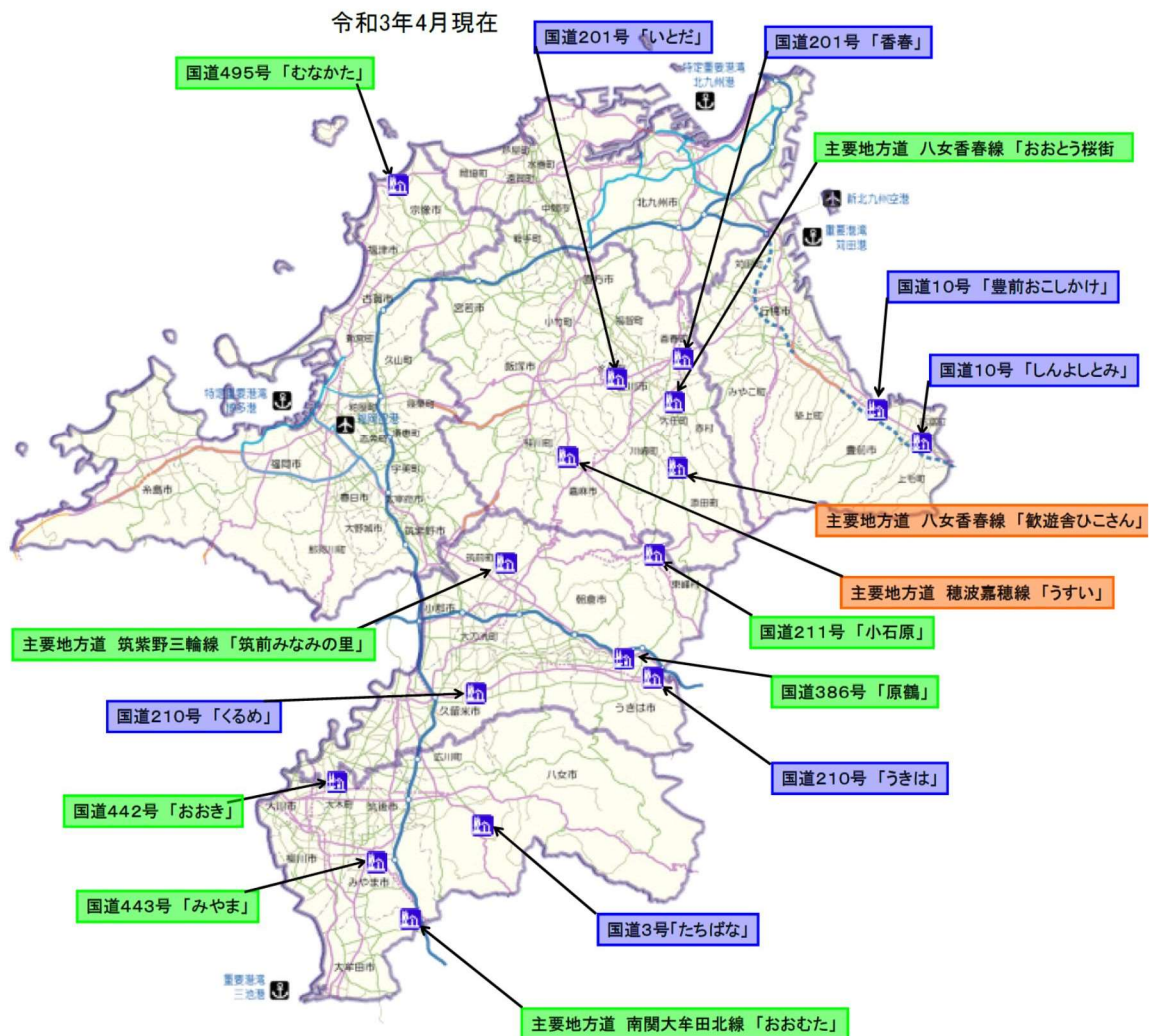
エ 道の駅

「道の駅」の整備手法は、道路管理者と市町村長等で整備する「一体型」と市町村で全て整備を行う「単独型」の2種類があります。「一体型」の場合、道路管理者が駐車場、トイレ、情報提供施設、休憩施設を交通安全事業の一環として整備し、市町村長等が管理運営しています。

現在、県内に17駅が設置されており、一体型が15駅、単独型が2駅です。

福岡県の「道の駅」

凡例	
国土交通省管理	7駅
福岡県管理	8駅
市町村単独型	2駅
合計	17駅



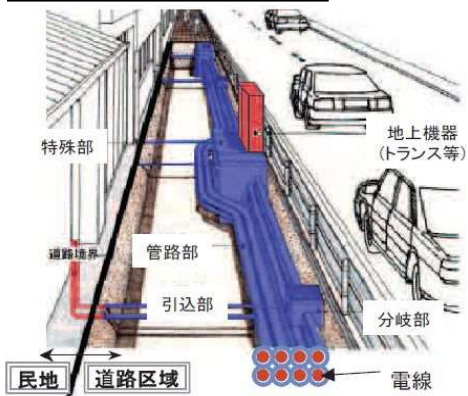
オ 無電柱化

「福岡県無電柱化推進計画」では、「防災」「安全・円滑な交通確保」「景観形成・観光振興」の観点から、防災上重要な道路や景観の配慮が必要な道路等について電線管理者と協議を行い、無電柱化を進めています。

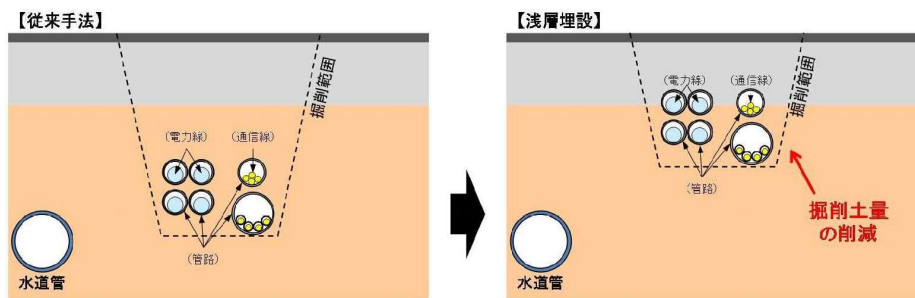
具体的には、道路の地下空間を活用して電力線、通信線等をまとめて収容する電線共同溝や表通りの電柱を裏通りに設置し、表通りから電柱をなくす裏配線等の整備などがあります。

また、無電柱化の推進のためには、コスト削減を図る必要があることから、浅層埋設方式などの低コスト手法の開発が進められており、県では、他県での先行事例や技術開発の動向を踏まえ、活用していくこととしております。

電線共同溝のイメージ



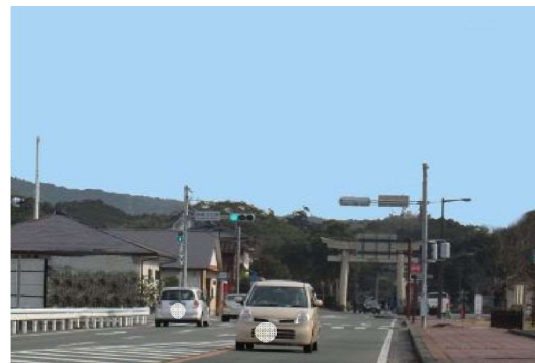
低コスト手法（浅層埋設方式）のイメージ



【電線共同溝：主要地方道 宗像玄海線（宗像市）】



整備前



整備後（イメージ図）

(3) 道路の維持補修

社会基盤施設である道路は、安全かつ円滑な交通の確保と沿道の生活環境の保全を図るため、日常的な維持補修（修繕）が極めて重要です。

道路の維持補修については、自動車及び自転車・歩行者の通行に支障をきたさないように、各県土整備事務所に道路巡視班及び維持業務班を配備し、日常の巡視業務並びに維持補修業務を行っています。

また、県が管理する全ての緊急輸送道路や埋設管のある道路等において、路面下空洞調査を実施し、発見した空洞は速やかに補修を行っています。

道路パトロール



路面下空洞探査車

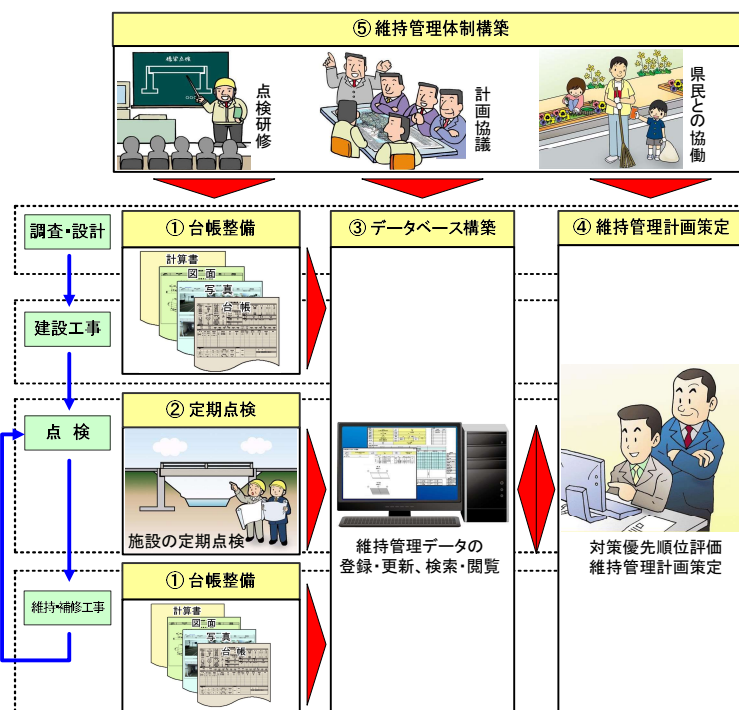


(4) 道路施設の効率的な維持管理（アセットマネジメント）

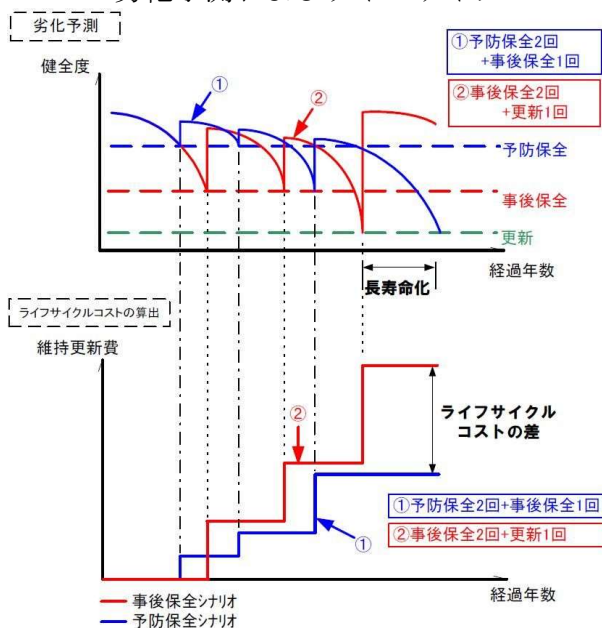
現在、福岡県が管理する道路の総延長は、約 3,500 km、橋梁は約 5,000 橋、トンネルは 35 本あり、その多くは高度経済成長期に建設されているため、近い将来に急速な高齢化が進むこととなります。

道路施設を将来にわたって安全に利用していくため、「福岡県道路施設維持管理基本計画」に基づき、点検・診断・措置・記録といったメンテナンスサイクルを回しながら、予防的な維持・修繕を行い、施設の長寿命化やライフサイクルコストの縮減など効率的・効果的な維持管理を実施します。

「福岡県道路施設維持管理基本計画」概念図



劣化予測およびライフサイクルコスト算出の例



(詳細はこちら)



(5)「福岡県道路メンテナンス会議」について

福岡県内の道路施設は、高度経済成長期から集中的に整備されており、今後急速に老朽化していくことが懸念されます。

国・地方ともに厳しい財政状況の中、老朽化した道路施設の補修や更新を確実に実施していくことが重要な課題となっています。

このため、道路施設の維持管理・補修・更新等を効果的・効率的に行うことを目的に、福岡県内の高速道路、国道、県道、市町村道の道路管理者等からなる「福岡県道路メンテナンス会議」を設立（平成26年6月30日）し、道路施設の予防保全・老朽化対策の強化を図っていきます。

＜道路メンテナンス会議の役割＞

- ① 研修・基準類の説明会等の調整
- ② 点検・修繕において、優先順位等の考え方に該当する路線の選定・確認
- ③ 点検・措置状況の集約・評価・公表
- ④ 点検業務の発注支援（地域一括発注等）
- ⑤ 技術的な相談対応



福岡県道路メンテナンス会議の状況

(6) 道路の管理

ア 道路の管理対象範囲

政令指定都市を除く福岡県内の指定区間外国道及び県道が県の道路の管理範囲となっています。

イ 道路の管理内容

道路管理の内容例

- ・道路の区域決定（変更）
- ・供用開始（廃止）
- ・道路台帳の調製
- ・道路の占用許可、掘り返し規制
- ・道路標識の設置
- ・通行禁止制限、車両制限

○道路の占用許可、掘り返し規制

道路敷地内への管等の埋設や、看板、足場等の設置を行うときは、道路管理者の許可が必要です。また、許可に当たっては、許可基準があり、これに照らして許可されます。

なお、占用物件による道路掘削を減少させるため、県土整備事務所に「道路占用工事等連絡協議会」（県、警察、NTT、九電等）が設けられ、その抑制に努めています。

	27年度	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度
許可件数	3, 364	3, 242	3, 062	3, 368	3, 240	3, 057

○通行禁止制限、車両制限

近年の車両の大型化に伴い、道路の構造上支障のない範囲内で一定の条件を付して特殊車両の通行を認めています。

	27年度	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度
許可件数	3, 196	3, 452	4, 566	4, 736	3, 909	2, 839

ウ 令和2年度における主な供用開始箇所

路線名	工事内容	当該地	供用開始年月日
一般国道 322号	道路改良	香春町 大任町	令和2年7月19日
主要地方道 大牟田川副線	道路改良	大川市	令和3年3月14日

(7) さわやか道路美化促進事業

ア 目 的

地域住民の道路を大切にすることを高揚させるとともに、道路利用者等のマナー向上のため、地域住民や企業等のボランティア活動を通じて、県が管理する道路の清掃(空き缶等のゴミの回収)や植樹管理(除草、植栽等)を行います。

イ 支援内容

- ・ボランティア実施団体名を記載した表示板の設置
- ・傷害保険への加入
- ・清掃用具、軍手、ゴミ袋など消耗品の支給

ウ 参加団体の状況（令和3年3月17日時点）

※5月の校正でR3.3.31の確定版に修正予定

団 体 数	745 団体
参加人数	21, 139人
延 長	705 km

8 都市内道路（街路事業）の整備（参考資料：建築都市部所管事業）

（1）概要

街路事業は、都市計画決定された都市施設（道路）を整備するもので、その対象は、県道、市町村道及びバイパス計画があり現道が将来都道府県道以下となる一般国道で、昭和45年度人口集中地区（S45DID）またはこれに準ずる地区内の道路です。（図1）

整備手法には、道路に必要な用地を直接買収して整備するものと土地区画整理事業や市街地再開発事業のような面的整備と同時に整備するものがあります。

街路は都市施設のうち最も基本的なものであり、単に交通施設としての機能にとどまらず、都市内の貴重な公共空間の確保や都市構造の誘導、形成など、多様な機能を通じて都市の発展に大きな役割を果たしています。



図1 街路事業と道路事業の区分

（2）街路事業

ア 道路改築（橋梁整備、踏切除却等を含む。）

道路改築事業は、都市計画決定された道路をその内容に従って整備する事業で、街路事業の中でも最も基本となる事業です。

路線名	箇所名	延長(km)	幅員(m)	備考
(都) 芦屋水巻中間線	水巻町	0.4	28.0	H19～
(都) 久留米駅南町線	久留米市	1.0	16.0～25.0	H25～
(都) 粕屋久山線	粕屋町	0.4	25.0	H25～
(都) 那珂川宇美線	春日市	0.5	25.0	H27～
(都) 行橋停車場線	行橋市	0.6	22.0	H27～
(都) 新飯塚潤野線	飯塚市	0.2	17.0	H29～

※上記路線は、現在事業中の街路事業箇所から抜粋したものです。

※備考欄には事業認可取得年度を記入しています。

(都) 新飯塚潤野線 飯塚市

[着手前状況]



[完成イメージ]



イ 連続立体交差

連続立体交差事業は、道路と交差している鉄道の一定区間を高架化又は地下化する事業です。事業効果としては、数多くの踏切が同時に除去されるため、踏切遮断による交通渋滞や踏切事故が解消されます。また、鉄道で分断されていた地域が一体化するため、周辺住民等の利便性が飛躍的に向上し、まちづくり・都市の発展といった面においても極めて大きな効果が期待されます。

名 称（連続立体交差事業）	箇所(施行者)	延長(km)	備 考
西鉄天神大牟田線（春日原～下大利）	春日市、大野城市(県)	3.3	H15～
JR 鹿児島本線、筑豊本線(折尾駅)	北九州市（北九州市）	4.5	H16～
西鉄天神大牟田線（雑餉隈駅付近）	福岡市（福岡市）	1.9	H22～

※連続立体交差事業の施行者に、県庁所在都市及び人口20万人以上の都市が追加(H17)されるなどの規制緩和により、全国的に事業のペースアップが図られています。

西鉄天神大牟田線（春日原～下大利）大野城市・春日市

[着手前状況]



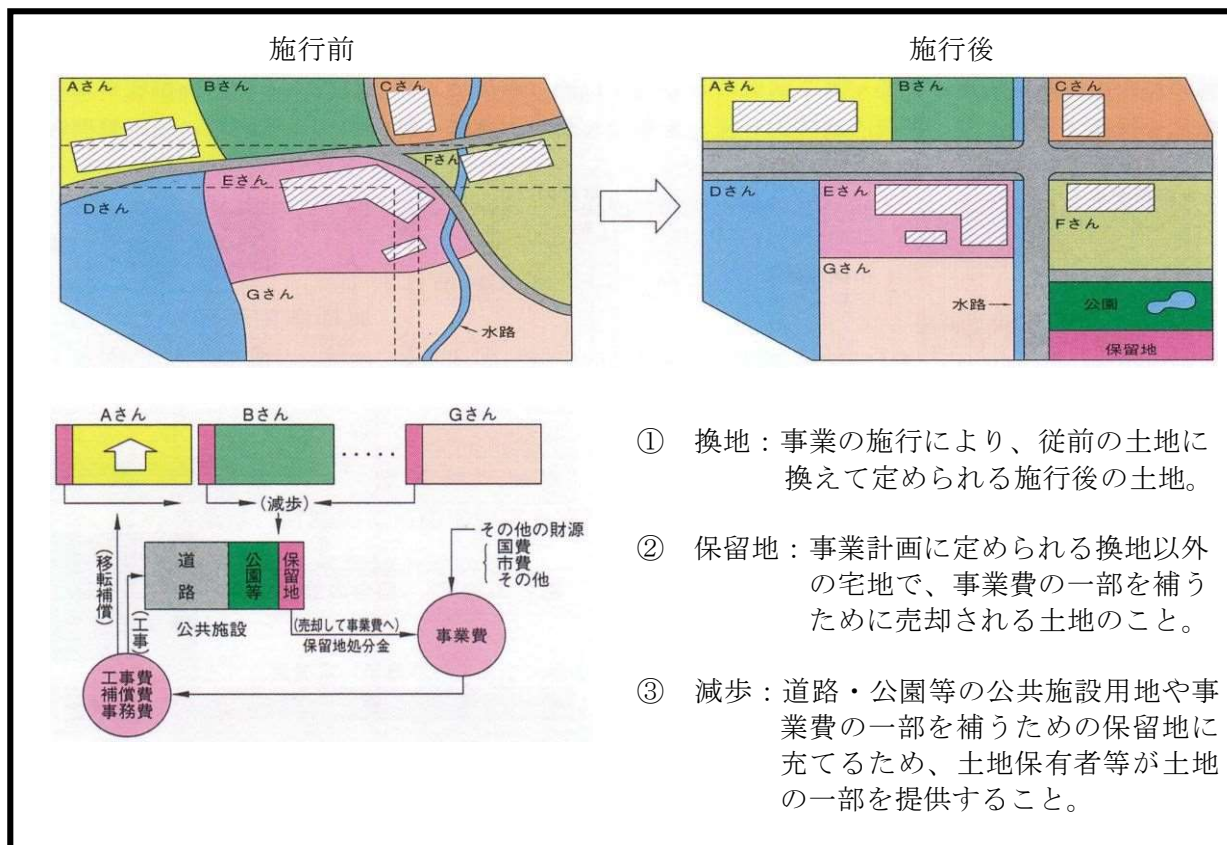
[完成イメージ]



(3) 土地区画整理事業

土地区画整理事業は、整備が必要とされる市街地における一定の区域内で、土地所有者等からその所有する土地の面積や位置などに応じて、少しずつ土地を提供（減歩）してもらい、これを道路・公園などの公共施設用地や事業費の一部を補うための保留地に充て、残りの土地（宅地）の価値を高め、市街地の整備を行う事業です。

ア 土地区画整理事業の仕組み



イ 土地区画整理事業の施行事例 = 前原東土地区画整理事業（糸島市） =



【施行前】



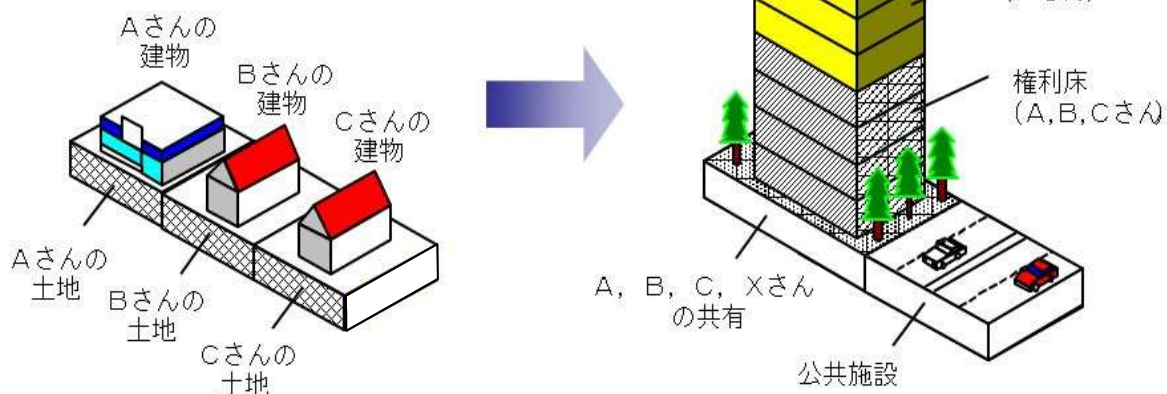
【施行後】

(4) 市街地再開発事業

市街地再開発事業は、市街地内の老朽木造建築物が密集している地区等において、細分化された敷地の統合、不燃化された共同建築物の建築、公園、広場、街路等の公共施設の整備等を行うことにより、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図る事業です。

ア 市街地再開発事業の仕組み

- ① 権利変換：事業の施行により、従前の権利者の権利が施行後の建築物の床（権利床）に変換されること。
- ② 保留床：事業計画に定められる権利床以外の床で、事業費の一部を賄うために売却される床のこと。



イ 市街地再開発事業の施行事例

＝小倉駅南口東地区市街地再開発事業（北九州市）＝



【施行前】



【施行後】