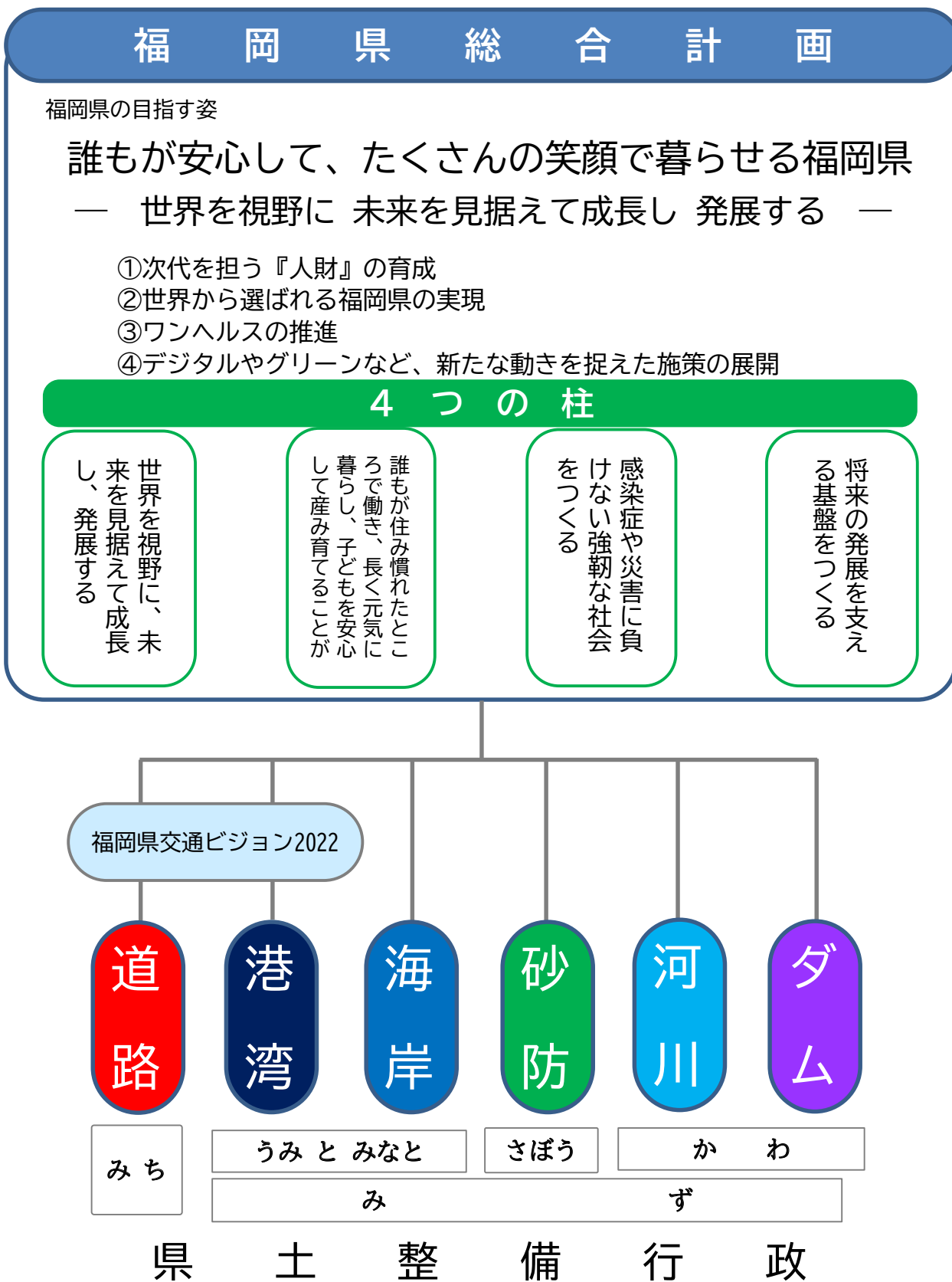


VI 主要事業の概要

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)

○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)

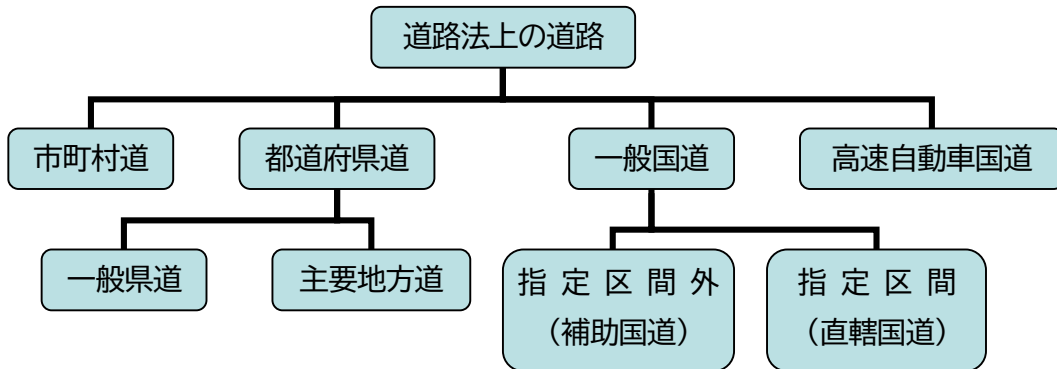


1 道路の現況

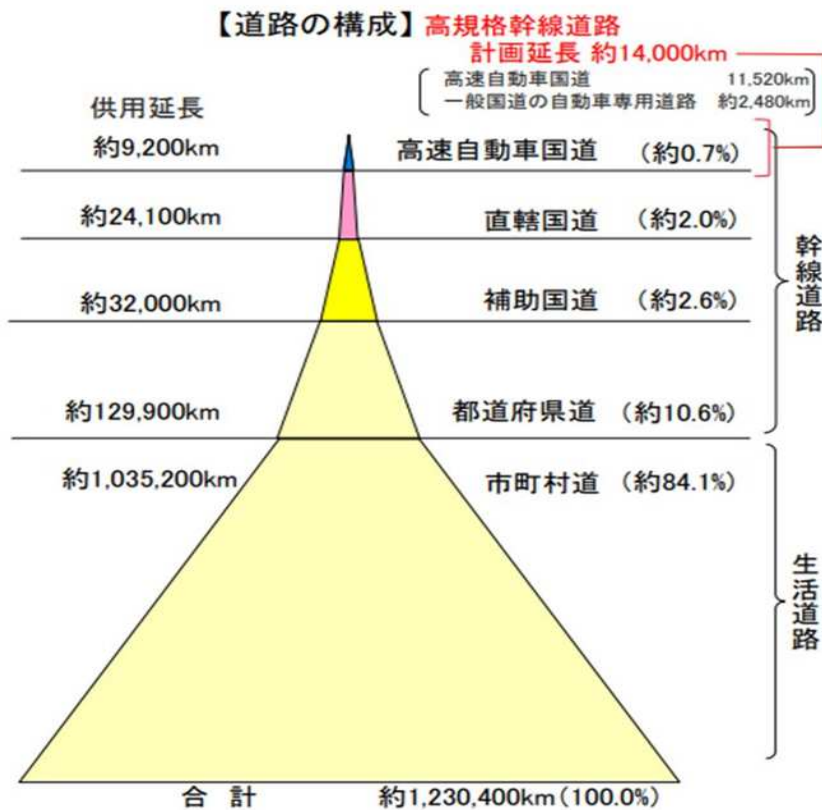
(1) 概要

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132,057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。



《全国の道路の構成》



(2) 福岡県の管理道路

ア 道路整備状況

道路種別	一般国道(指定区間+指定区間外)			主要地方道			一般県道			市町村道			合計		
	実延長 km	整備率 %	改良率 %	実延長 km	整備率 %	改良率 %	実延長 km	整備率 %	改良率 %	実延長 km	整備率 %	改良率 %	実延長 km	整備率 %	改良率 %
全国	56,158.0	71.5	93.3	57,903.7	67.1	80.3	72,027.5	55.7	64.2	1,035,760.3	60.3	60.3	1,221,849.5	60.9	63.0
九州	8,145.8	68.1	94.6	8,167.2	67.4	81.1	10,424.5	53.3	64.3	140,398.9	63.4	63.4	167,136.4	63.2	63.6
福岡県	1,213.8	58.9	96.5	1,644.0	53.7	84.7	1,853.4	44.4	71.8	33,146.9	66.4	66.3	38,062.4	64.5	68.4
国土交通省	501.2	43.8	100.0												
福岡県	932.2 (10.7%)	58.9	96.7	1,399.5 (28.5%)	52.7	85.1	1,606.1 (32.6%)	44.3	72.1	25,612.0	65.8	65.6	29,553.8	63.8	68.0
北九州	170.2	65.2	93.0	153.0	60.9	75.0	98.0	33.8	50.9	3894.6	61.8	61.8	4315.9	61.3	63.3
福岡市	111.4	49.4	99.9	91.5	56.6	95.0	149.3	52.4	81.9	3636.2	75.9	75.9	3988.4	73.9	77.3

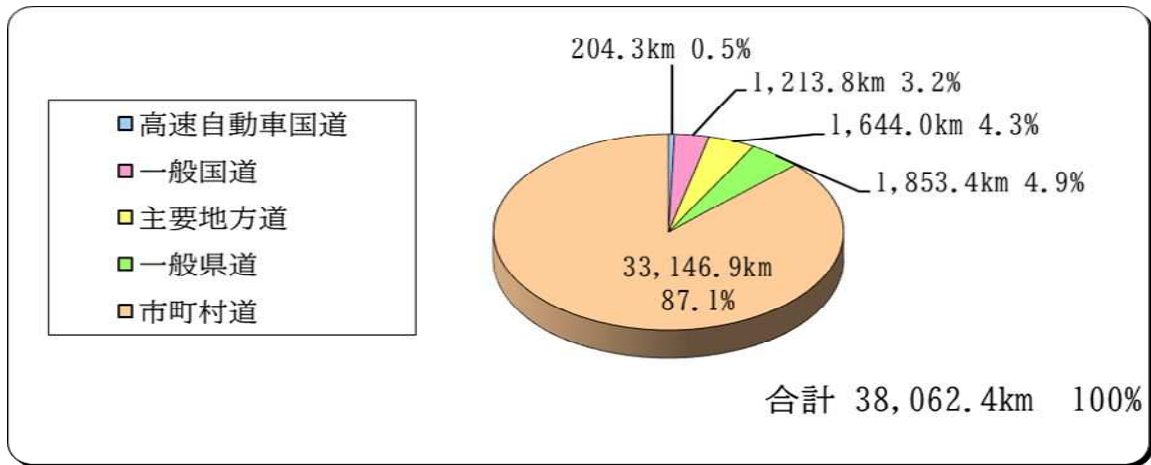
※1 表の数値は道路統計年報 2025 (令和 6 年 3 月 31 日現在) による

2 () 内の数字は、福岡県内の道路に対して、福岡県が管理する道路の割合を示したもの

3 都道府県以上は、車道幅員 5.5m 以上を対象とし、整備率は、車道幅員 5.5m 以上の改良済延長から平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査及び令和 2 年における交通調査基本区間交通量データを基に算出した混雑度 1.0 以上の延長を除外して算出

4 市町村道は、全ての車両幅員を対象とし、改良率を整備率としている

《福岡県の道路の構成比》



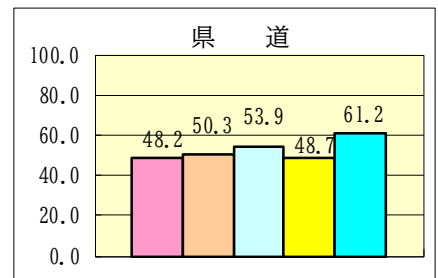
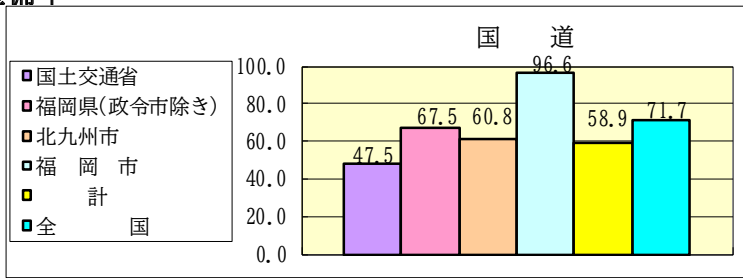
《国道・県道の構成》

国 県 道 の 実 延 長 (4,915.6km)			
高速自動車国道 204.3km 4.2%	一般国道 1,213.8km 24.7%	主要地方道 1,644.0km 33.4%	一般県道 1,853.4km 37.7%
[管理者]	国土交通省 501.2km 10.2%	福岡県 522.4km 10.7%	福岡県 1,399.5km 28.5%
	西日本 高速道路(株) 204.3km 4.2%	政令市 160.6km 3.3%	西日本高速道路(株) ・道路公社 29.5km 0.6%
			政令市 244.5km 5.0%
			政令市 247.3km 5.0%

(令和5年3月31日時点 道路統計年報、道路施設現況基本台帳)

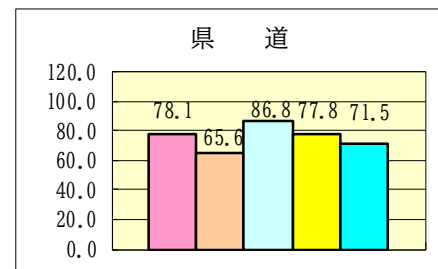
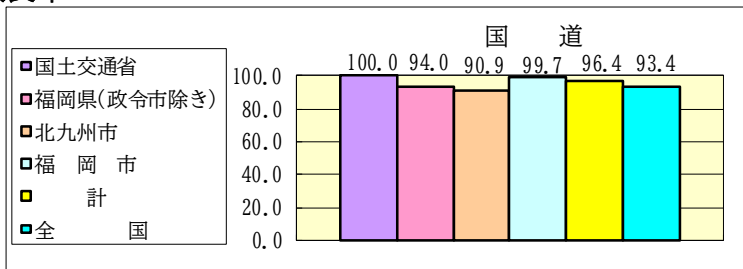
《整備率・改良率グラフ》

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

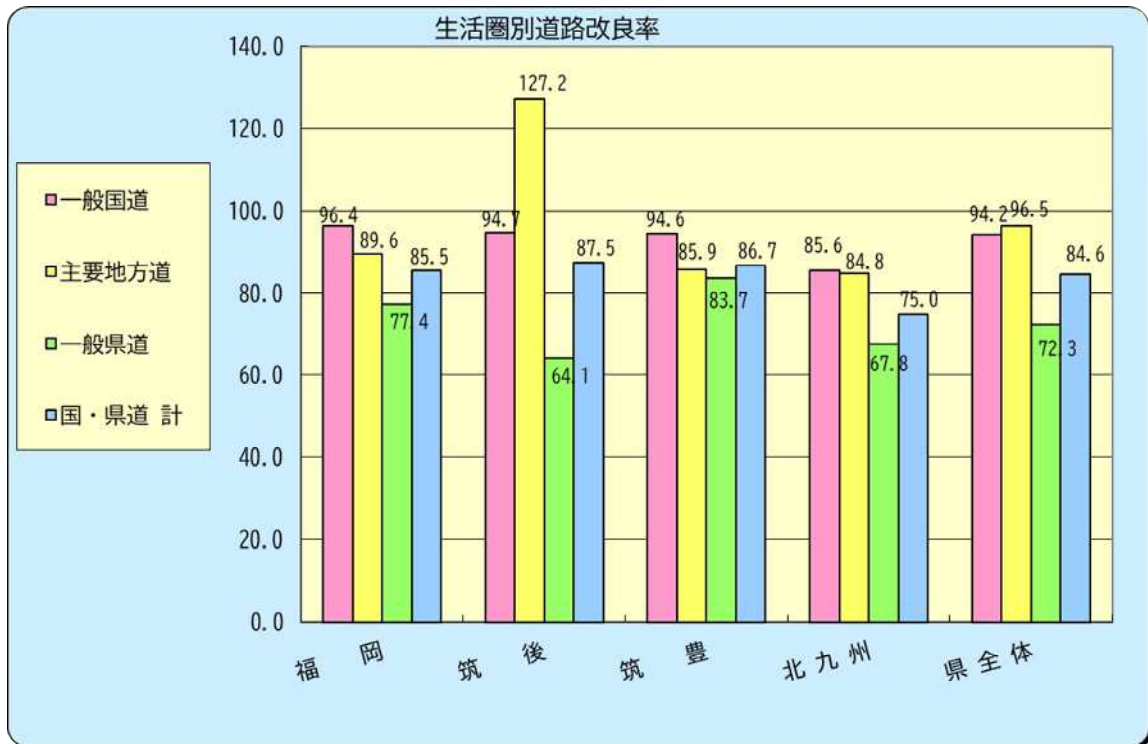


改良率 (%) = 改良済延長(W=5.5m以上) / 実延長 * 100

イ 生活圏別道路改良率

以下のグラフは、15の県土整備事務所を4つの生活圏に分け、地区ごとの道路改良率を表したものです。

生活圏の内訳は、福岡地区（福岡（前原含む）、那珂、朝倉、宗像）、筑後地区（久留米、南筑後（柳川含む）、八女）、筑豊地区（直方、田川、飯塚）、北九州地区（京築（行橋含む）、北九州）となっております。



※ 表の数値は道路現況表（令和6年4月1日現在）

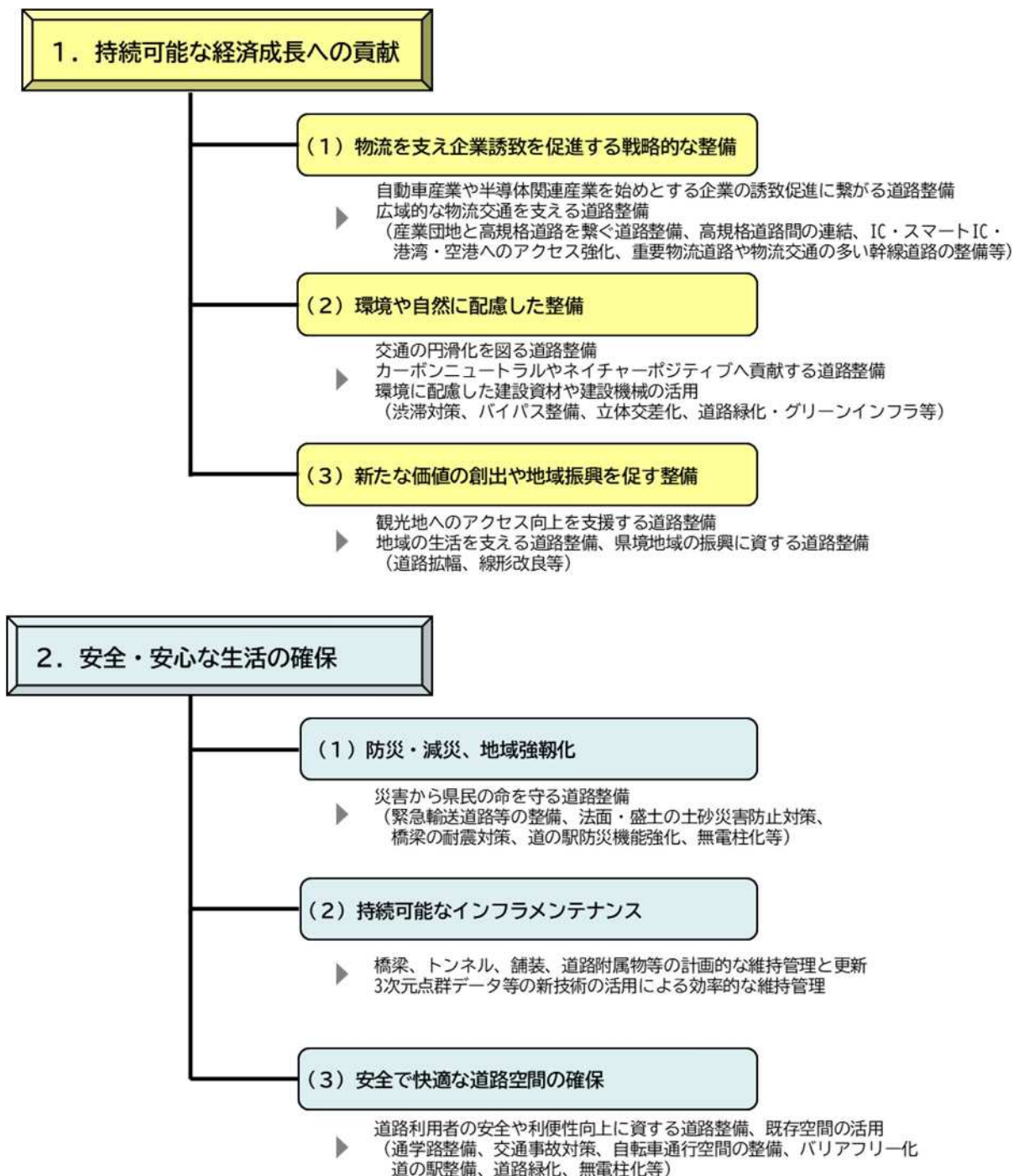
2 道路の整備方針

(1) 福岡県の道路施策

ア 道路施策の体系

近年、国土強靱化やDXの推進、カーボンニュートラルの実現に向けた取組など、求められる道路の機能や目指すべき社会像に変化が生じており、国土交通省においては、これまでの「ネットワークを早期に繋ぐ交通需要追求型」（量）から「サービスレベル達成型」（質）を目指す道路行政への転換を推進するため、令和5年10月に「WISNET2050・政策集」を公表するなど、大きな変革期にあります。

福岡県においてもこれらの変化にきめ細やかに対応をするため、「持続可能な経済成長への貢献」、「安全・安心な生活の確保」を2つの柱とした道路施策の体系を構築し、戦略的・重点的な道路整備を推進していきます。



イ 効率的な物流や企業誘致のための戦略的な道路整備「Fukuoka スムーズコネクト」

近年、国内貨物輸送で大きな役割を担う自動車物流では、ドライバー不足や労働時間の制約により深刻な人手不足に直面しています。ドライバーの労働時間の大部分を占める移動時間のうち、約4割が渋滞等による時間損失であり、非効率な移動となっているのが現状です。

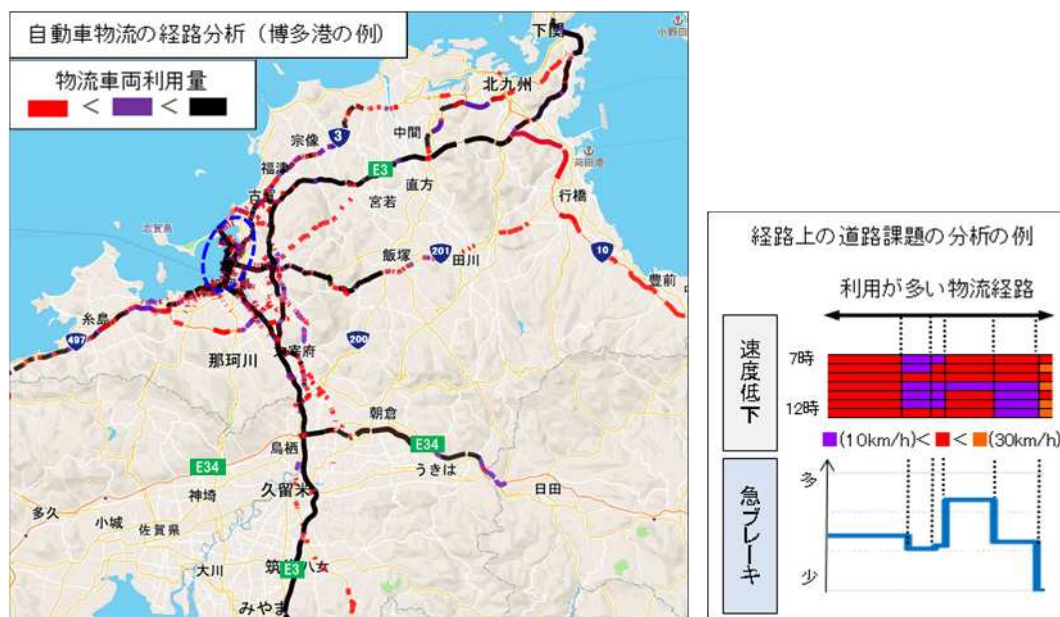
また、県内の既存の産業団地の空きは少なく、企業誘致のためには、新たな産業団地の適地拡大に向けて、企業が立地選定で指標の1つとする高速道路 IC へのアクセス性を高める必要があります。

本県では、これらの課題に対応するため、物流車両に特化した交通ビッグデータを用いて、空港や港湾などの物流拠点からの利用経路の特定に加え、高速道路 IC へのアクセス性を高めるための経路を特定し、それらの経路における速度低下などの要因の分析を進めています。

この分析結果に基づき、バイパス整備や交差点改良といった整備手法を検討した上で、順次、物流の効率化や更なる企業誘致のための戦略的な道路整備を行っていきます。

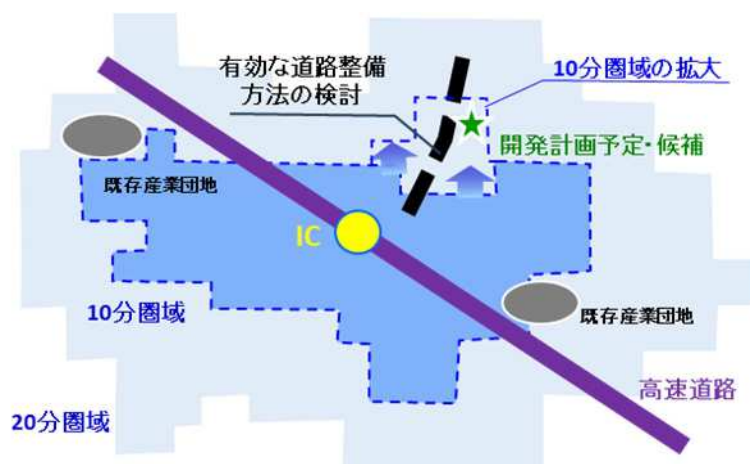
【物流の効率化】

効率的な物流交通を確保するため、自動車物流における経路上の道路課題を把握し、課題解決に向けた道路整備に取り組みます。



【企業誘致の促進】

企業誘致を促進するため、立地選定で指標の一つとなる高速道路 IC からの10分圏域を拡大させるための道路整備に取り組みます。



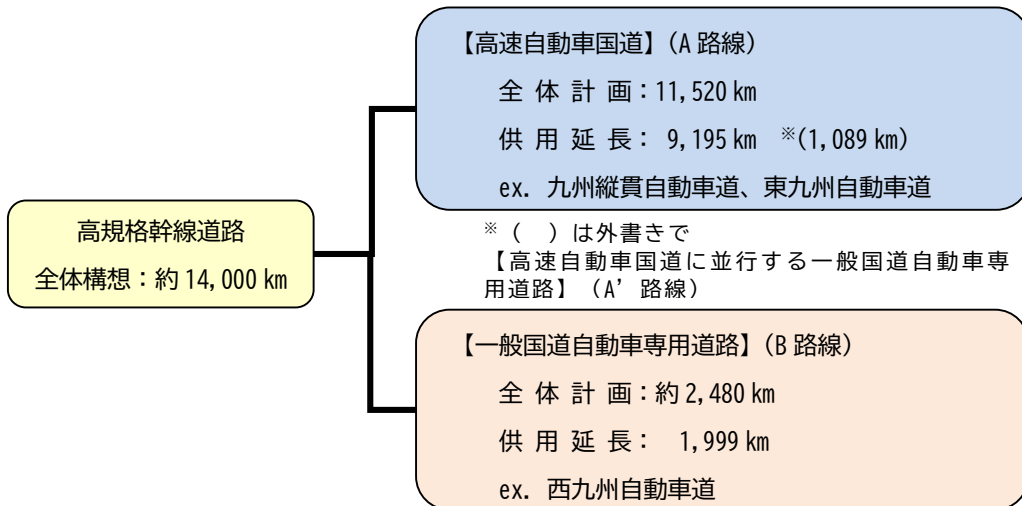
3 高規格道路（高規格幹線道路・地域高規格道路）

(1) 高規格幹線道路

ア 概要

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。

高規格幹線道路の体系



福岡県内の高規格幹線道路

令和 8 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)		備考
		延長B	B/A(%)	延長B	B/A(%)	延長B	B/A(%)	
九州縦貫自動車道	126	126	100	126	100	126	100	A路線
九州横断自動車道	32	32	100	32	100	32	100	A路線
東九州自動車道	49	49	100	39	80	49	※100	A、A' 路線
関門自動車道	7	7	100	7	100	7	100	A路線
西九州自動車道	29	29	100	19	66	16	55	B路線
合計	243	243	100	223	92	230	95	

※ 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。延長には一般道路接続区間を含む。



福岡県内の高規格幹線道路及び都市高速道路

イ 東九州自動車道

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。

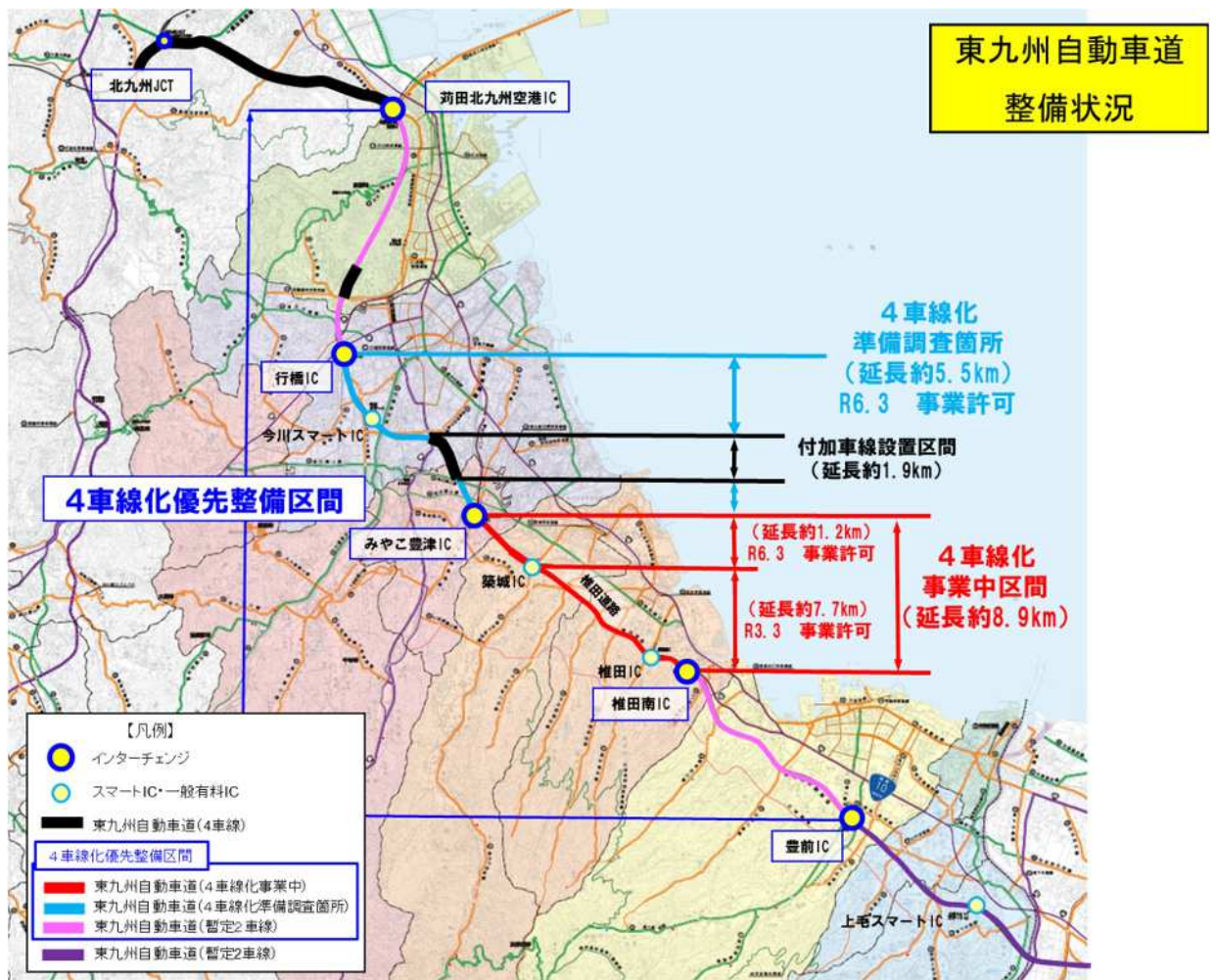
令和5年3月25日に清武南IC～日南北郷IC間が開通したことで、北九州市から日南市までがつながりました。福岡県内では、令和6年3月に、4車線化新規事業箇所のみやこ豊津IC～築城IC間が選定され、現在、みやこ豊津IC～椎田南IC間の約8.9kmが事業中です。また、令和6年3月に4車線化準備調査箇所に行橋IC～みやこ豊津IC間が選定されました。

今後は、より一層の地域間交流や経済活動の促進、また、大規模災害時における救命・救助、支援物資輸送経路の機能を確保する観点から、東九州自動車道の早期全線開通及び全線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。

東九州自動車道 区間概要 (福岡県区間)

令和8年4月1日時点

福岡県域 全体	4車線化済 (令和元年までに 整備済の区間)	暫定2車線区間				残区間
		整備済	事業中	未着手 (20.2km)		
				準備調査箇所	未着手	
47.9km	8.2km	3.0km	8.9km	5.5km	14.7km	7.6km
		32.1km				



東九州自動車道 整備状況図

ウ 西九州自動車道・福岡前原道路

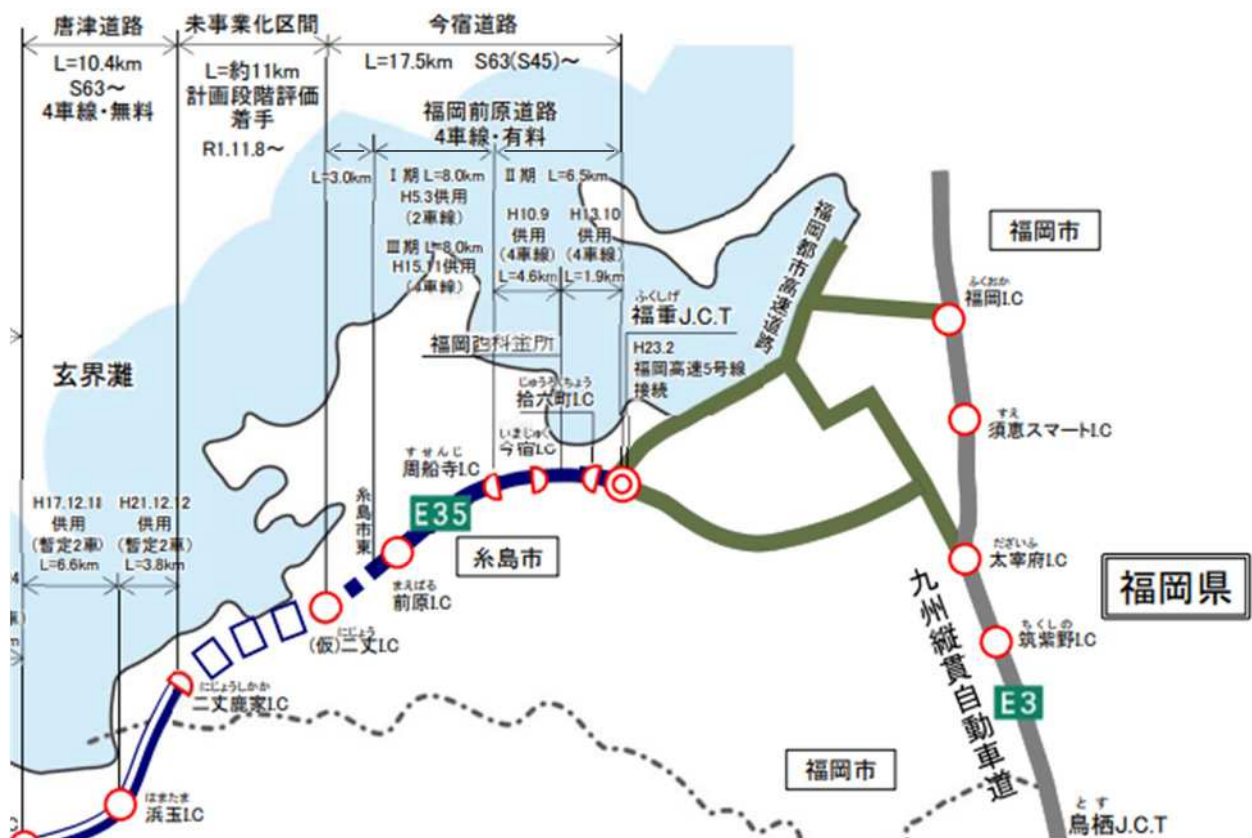
西九州自動車道は、福岡市を起点として、糸島市、唐津市、伊万里市、松浦市、平戸市、佐世保市を經由して武雄市に至る延長約 140 kmの高規格幹線道路であり、九州西北部地域の地域経済の活性化や救急・救援物資の搬送など、防災機能や安全性の向上に大きく寄与する重要な路線です。

西九州自動車道の一部を構成する福岡前原道路は、福岡市西区福重付近から糸島市東までの延長 14.5km の 4 車線道路で、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。

今後は、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。

西九州自動車道 区間概要（福岡県区間）

路線名	区 間	延長	管理者	備 考
今 宿 道 路	福重JCT～二丈IC	17.5km	国土交通省	
(福岡前原道路)	福重JCT～糸島市東	(14.5km)	福岡県道路公社	
(国道497号)	糸島市東～二丈IC(仮)	(3.0km)	国土交通省 (事業中)	自動車専用道路 未整備区間
未事業化区間	(仮)二丈IC～二丈鹿家IC	約11.0km		自動車専用道路 未整備区間
唐 津 道 路	二丈鹿家IC～県境	1.0km	国土交通省	



位置図（提供：西九州自動車道建設促進協議会）

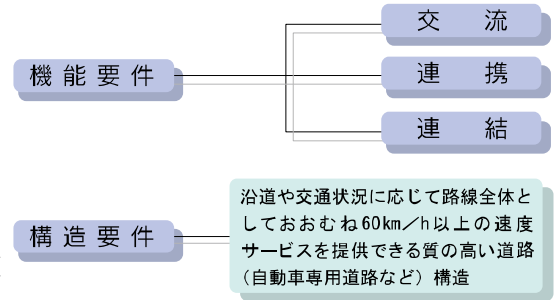
(2) 地域高規格道路

【地域高規格道路の要件】

ア 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

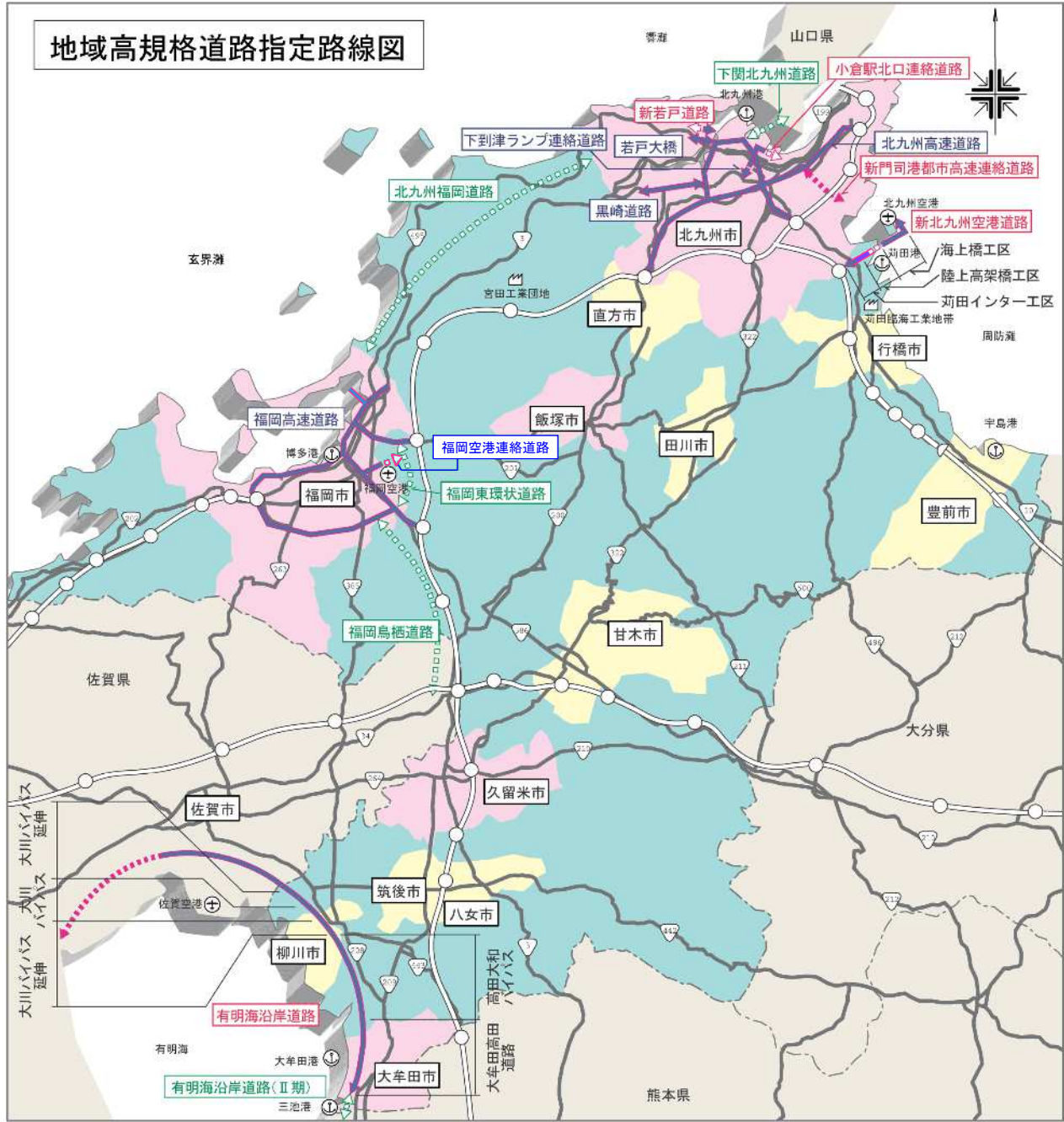
令和8年4月1日現在

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)	60
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	★R3. 3. 30 (延伸)	2
一般					
有明海沿岸道路		大牟田市	佐賀市	-	
	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	佐賀市	★H12. 12. 20	10
新北九州空港道路		北九州市	苅田町	-	
	海上橋工区	北九州市	苅田町	★H7. 8. 23	3
	陸上高架橋工区	苅田町	苅田町		3
	苅田工区	苅田町	苅田町	★H28. 4. 1	1
	苅田インター工区	苅田町	苅田町	★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

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

地域高規格道路指定路線図



凡 例		
路線種別	——	供用及び整備計画区間（事業中間合含む）
	□□□□	基本計画及び予定路線区間
路線指定	計画路線	候補路線のうち、緊急性、必要性、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、道路内に設置可能な用地の確保が容易な区間を、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、中実着手に向けた実施計画・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（交通促進型）の中で、地域高規格道路として整備を進める必要性、緊急性などについて地域の意見を踏まえ、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(平成12年時)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。

イ 福岡・北九州高速道路（都市高速道路）

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。

現在、福岡高速 3 号線（空港線）延伸事業、北九州高速 5 号線（戸畑枝光線）の整備を進めています。

福岡高速道路・北九州高速道路の区間概要

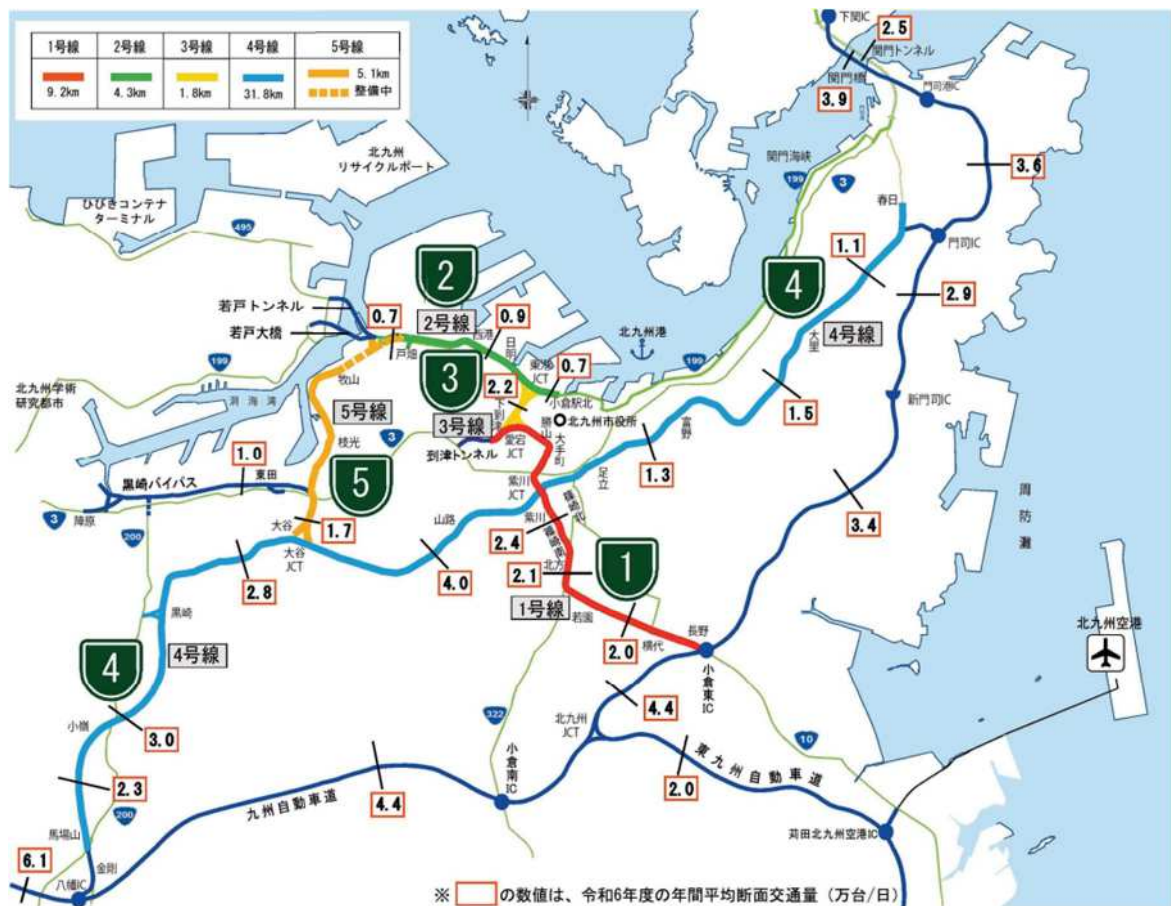
令和 8 年 4 月 1 日時点

区分	路線名	区 間		計画 延長 (km)	供用 延長 (km)	備考
		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	事業中
	4 号線	東区箱崎小頭	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	戸畑区大字戸畑	八幡東区神山町	7.6	5.1	事業中
合 計				115.2	111.5	

※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」「アイランドシティ線」を使用



福岡高速道路 位置図（提供：福岡北九州高速道路公社）



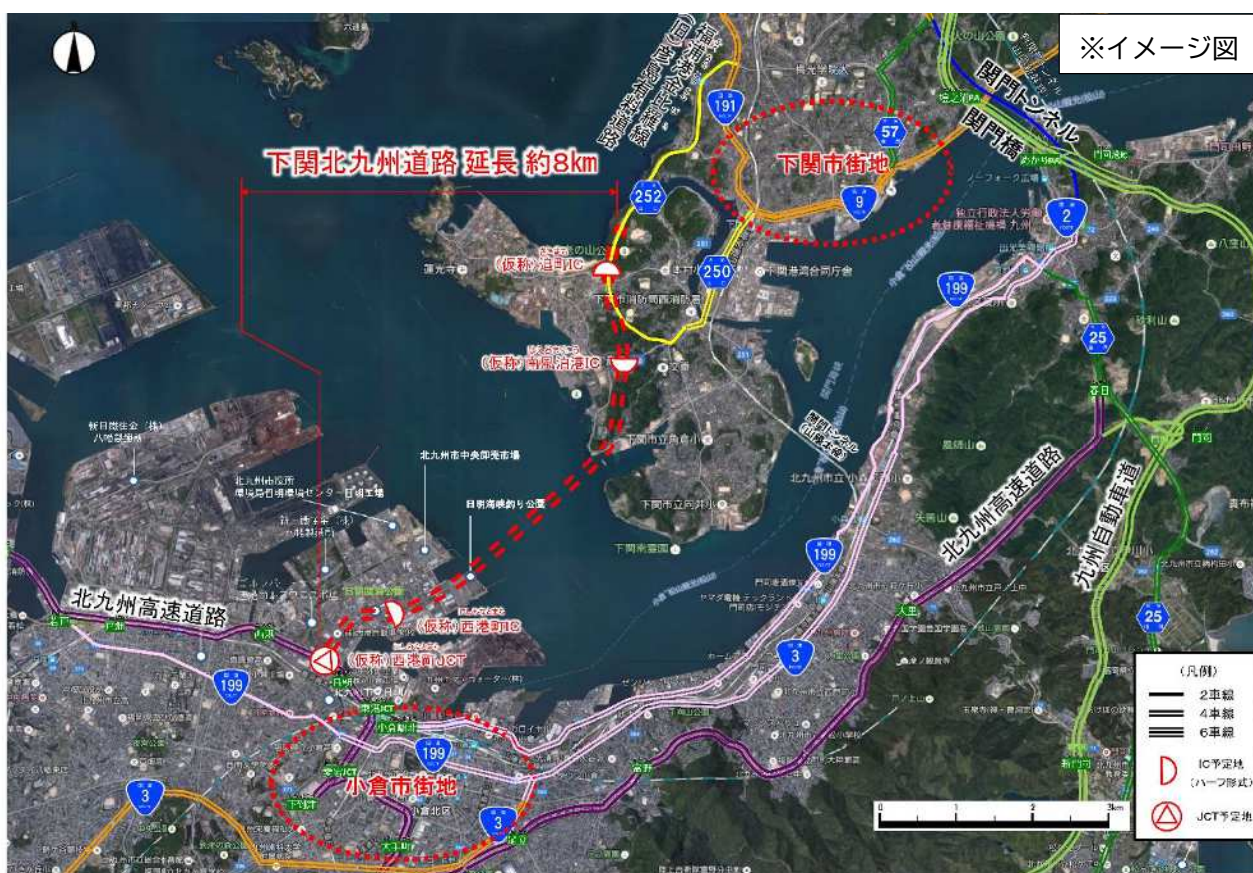
北九州高速道路 位置図（提供：福岡北九州高速道路公社）

ウ 下関北九州道路

下関北九州道路は、北九州市と下関市の中心部を結び、関門橋や関門トンネルと一体となって、関門地域の循環型ネットワークを形成する道路であり、物流の効率化や利便性の向上によって「ゲートウェイ」としての機能強化や関門地域の一体的発展に寄与する道路です。また、平常時・災害時を問わず、九州と本州の広域的な人流・物流及び経済活動を支えるために必要不可欠な道路です。令和3年度から、国と2県2市（福岡県、山口県、北九州市、下関市）で連携し、都市計画・環境影響評価に必要な調査・設計を実施してきました。

令和7年12月、都市計画決定権者である山口県と北九州市によって、具体的なルートやインターチェンジの位置、道路幅員などが盛り込まれた都市計画が決定されました。

引き続き、関係自治体や経済界等と連携し、下関北九州道路の早期実現に向けて国に対し積極的に要望を行っていきます。



下関北九州道路 位置図



下関北九州道路 完成想定図 日明・海峡釣り公園から望む
(下関北九州道路 環境影響評価準備書 より抜粋)

(3) 有料道路制度

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

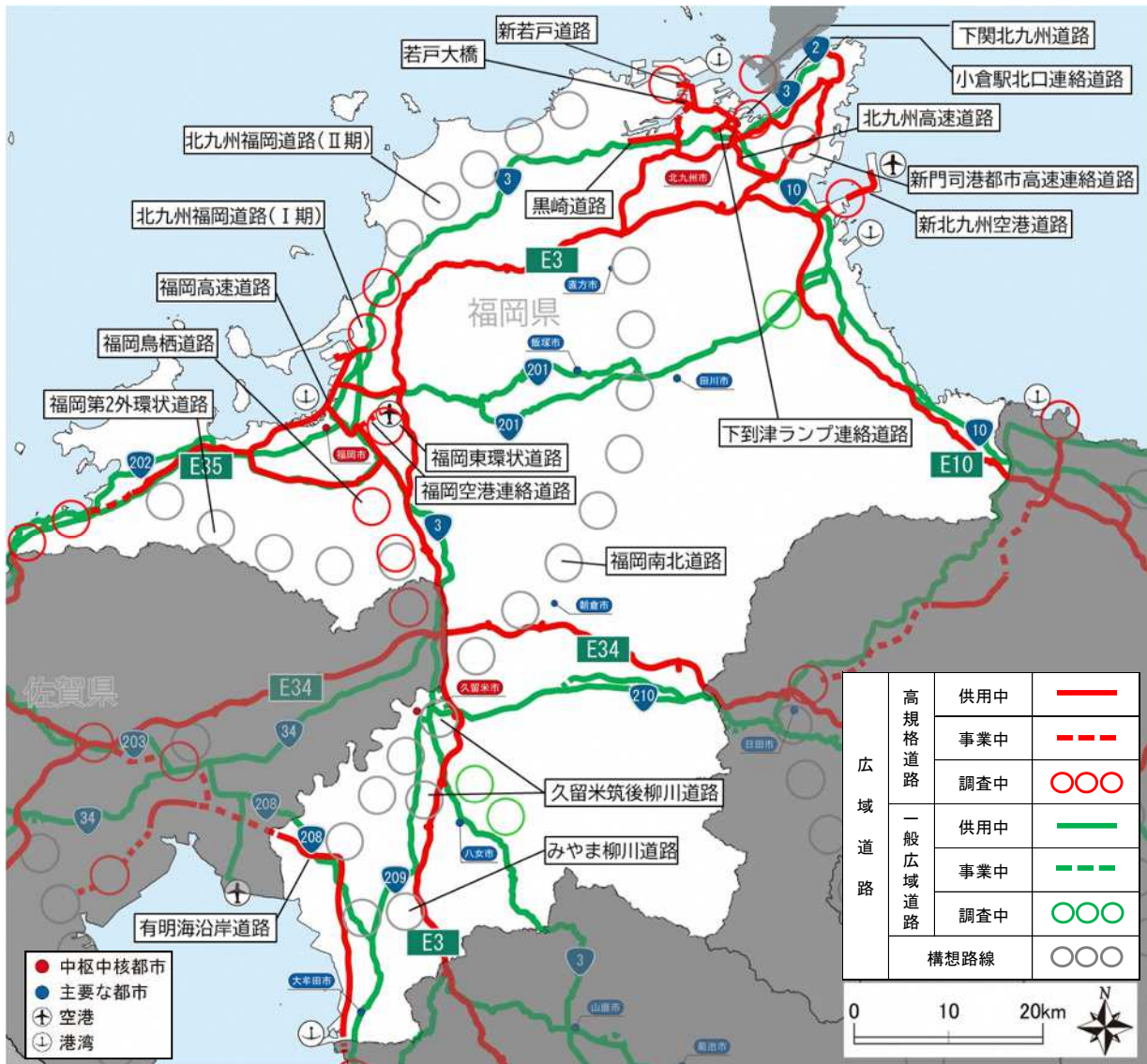
種 類	事業主体	路線 (例)
高速自動車国道	各高速道路株式会社 (東日本、中日本、西日本)	九州縦貫自動車道 九州横断自動車道 東九州自動車道 等
都市高速道路	首都高速道路株式会社	首都高速 1 号線 等
	阪神高速道路株式会社	湾岸線 等
	指定都市高速道路公社 (福岡北九州高速道路公社 等)	福岡高速道路 北九州高速道路 等
本州四国連絡橋	本州四国連絡高速道路株式会社	一般国道 28 号 (本四淡路線) 等
一般有料道路	各高速道路株式会社	関門トンネル 一般国道 201 号 八木山バイパス 等

福岡県の一般有料道路

道路名	関門トンネル	八木山バイパス
起 点	山口県下関市	篠栗町
終 点	北九州市門司区	飯塚市
延 長	3.9km	13.3km
供 用	S33	S60 - H26 (有料) R7 (再有料化)
道路管理者	西日本高速道路株式会社	西日本高速道路株式会社

(4) 新広域道路交通計画における高規格道路の位置づけ

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、令和3年6月に「福岡県新広域道路交通計画」を策定しました。

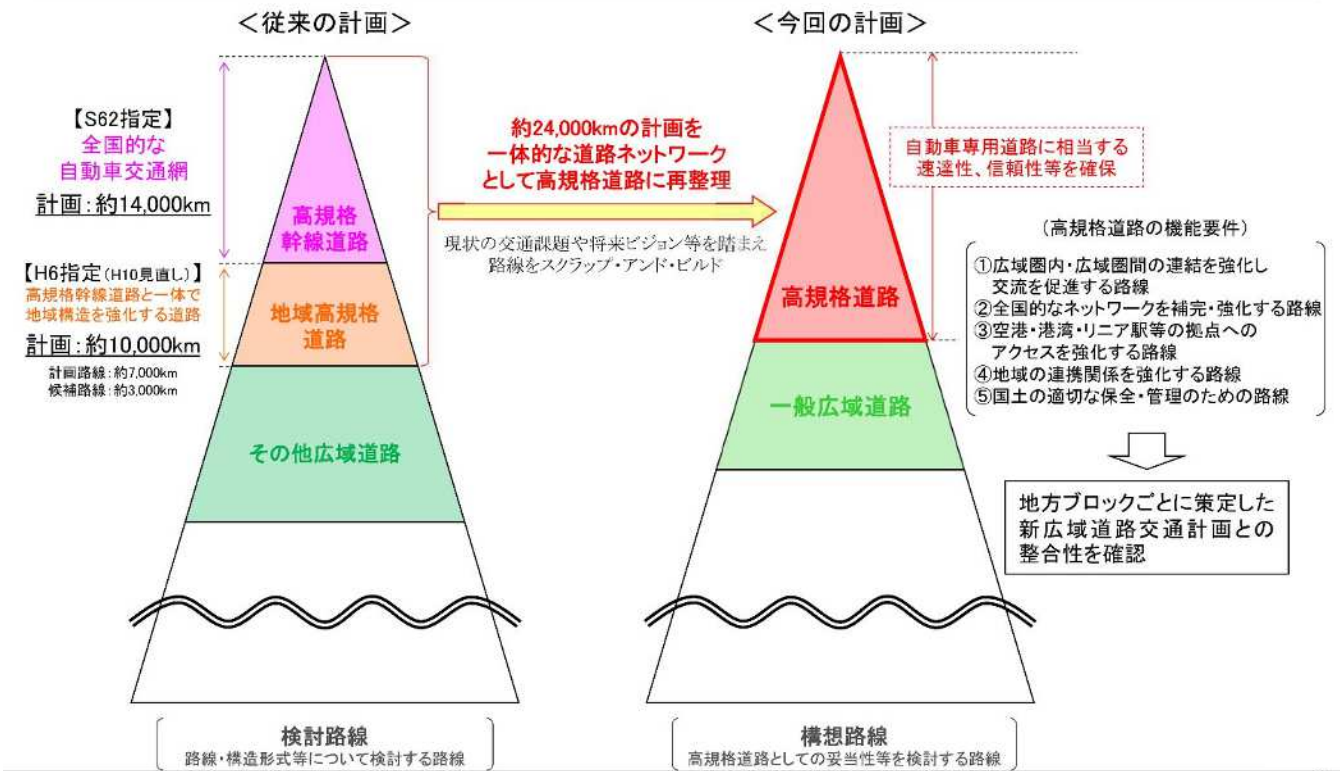


広域道路ネットワーク計画図（福岡県新広域道路交通計画より抜粋）

令和5年10月に公表された「高規格道路ネットワークのあり方 中間とりまとめ」を受け、福岡県新広域道路交通計画の中で高規格道路として整理された道路については、今後、国により高規格道路としての指定が検討されています。

高規格道路ネットワーク計画の策定方針

- 広域道路として高規格道路と一般広域道路を位置づけ。また、今後必要な検討を進める構想路線を位置づけ。
- 広域道路のうち、高規格幹線道路や地域高規格道路など、より高いサービスが求められる道路を一体的な高規格道路ネットワークとして再整理。



高規格道路ネットワーク計画の策定方針

（提供：第61回国土幹線道路部会（R5.12.11） 配布資料より抜粋）

4 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～
	鳥栖久留米道路	鳥栖市～久留米市	4.5	21.75	H19～
	博多バイパス（下臼井～空港口）	福岡市	1.6	35.5 / 32.0	R4～
	広川八女バイパス	広川町～八女市	11.4	15.0	R5～
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～
	仲哀拡幅	香春町～みやこ町	2.2	9.2(トンネル部)	R4～
	みやこ行橋バイパス	みやこ町～行橋市	7.4	26.25	R7～
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～
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であり、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	11.5～15.0	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～
	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	柳川バイパス	柳川市	1.8	16.0	H29～
496号	帆柱改良	みやこ町	0.4	7.0	R8～
500号	小石原改良（2工区）	東峰村	0.6	7.0	R6～

ウ 改築系道路事業（国道）



国道 322 号 嘉麻バイパス
(嘉麻市)

【事業目的】

- 現道の線形不良と高さ制限を回避し、県の南北軸として広域ネットワーク機能を強化するバイパス事業

【期待される効果】

- 緊急輸送道路としての機能を強化
- 安全で円滑な交通の確保
- 嘉麻市など筑豊地域の振興支援



国道 385 号 那珂川拡幅Ⅱ期
(那珂川市)

【事業目的】

- 那珂川市内の交通混雑を解消し、円滑な交通の確保を図る 4 車線化事業

【期待される効果】

- 広域的な道路ネットワークの機能強化
- 安全な通行空間の確保



国道 442 号 大木大川バイパス 4 車線化
(大川市)

【事業目的】

- 暫定 2 車線区間の交通混雑を解消し、円滑な交通の確保を図る 4 車線化事業

【期待される効果】

- 円滑な交通の確保
- 緊急輸送道路としての機能強化
- 地域活性化の支援

(2) 県道

ア 主要地方道、一般県道

県では、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うえで重要な路線として、主要地方道や一般県道の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	大刀洗町、朝倉市	1.7	10.5~11.0	H27~
18	(主)大牟田川副線	柳川市、大川市	4.7	10.0~11.0	H29~
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	7.6	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	芦屋町、直方市	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	太宰府市、宇美町、須恵町	7.5	23.3~25.0	H18~
52	(主)八女香春線	八女市、うきは市、朝倉市、東峰村	3.3	6.0~10.5	H29~
53	(主)久留米筑紫野線	久留米市、大刀洗町、筑前町、筑紫野市	8.2	10.0~23.25	H26~
12	(主)前原富士線	糸島市	1.1	7.5	H28~
84	(主)三瀬上陽線	筑後市、広川町	1.2	12.0	R5~
89	(主)瀬高久留米線	久留米市	2.5	15.0~23.0	R2~
203	(一)中間水巻線	中間市、遠賀町、水巻町	4.6	11.0~14.5	H26~
472	(一)直方鞍手線	直方市、鞍手町	1.8	11.25~13.5	H26~
478	(一)飯塚穂波線	飯塚市	1.7	10.5	H28~

※ 上記路線は、現在事業中の箇所から抜粋

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	供用中	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

ウ 道路改築事業（県道）



主要地方道 筑紫野古賀線 須恵工区
(粕屋郡須恵町)

【事業目的】

- 久留米筑紫野線と一体となって、南北方向の広域道路ネットワーク機能を強化する4車線化事業

【期待される効果】

- 混雑を解消し定時性を確保することにより物流ネットワーク機能を強化
- 福岡・久留米都市圏の連携強化、交流促進
- 歩行者・自転車利用者の安全性を確保



主要地方道 久留米筑紫野線 北野大刀洗工区
(久留米市～三井郡大刀洗町)

【事業目的】

- 筑紫野古賀線と一体となって、南北方向の広域道路ネットワーク機能を強化する4車線化事業

【期待される効果】

- 混雑を解消し定時性を確保することにより物流ネットワーク機能を強化
- 福岡・久留米都市圏の連携強化、交流促進
- 久留米市、大刀洗町などの地域振興を支援



主要地方道 飯塚福岡線 金生工区
(宮若市)

【事業目的】

- 安全で円滑な交通を確保し、緊急輸送道路の機能を強化するバイパス事業

【期待される効果】

- 周辺の工業団地へのアクセス機能強化、産業活動の支援
- 現道の交通混雑緩和と、安全で円滑な交通の確保
- 緊急輸送道路としての機能強化



一般県道 柳川筑後線 水田工区
(筑後市)

【事業目的】

- 車道が狭く、歩道未整備であるクランク形状を解消し、安全で円滑な交通を確保するバイパス事業

【期待される効果】

- 安全で円滑な交通を確保
- 通学路における歩行者・自転車利用者の安全性を確保



一般県道 原海老津線 高倉工区
(遠賀郡岡垣町)

【事業目的】

- J R海老津駅周辺の交通混雑の解消や岡垣町役場周辺へのアクセス向上のため環状道路網を形成するバイパス事業

【期待される効果】

- J R海老津駅や岡垣町役場周辺の交通の円滑化
- 岡垣町などの地域振興を支援



一般県道 山口原田線 筑紫野工区
(筑紫野市)

【事業目的】

- 筑紫野 IC へのアクセス性を強化するバイパス及び現道拡幅事業

【期待される効果】

- 筑紫野 IC への定時制を確保することにより物流ネットワークを強化
- 筑紫野 IC へのアクセスを複線化することで災害時のリダンダンシーを確保

(3) 市町村道

ア 市町村道事業

市町村道は、県民の生活を支える大切な道路です。

市町村が、国の補助金等を活用し道路整備を行う場合に、国から事務委任を受けた県が、補助金等の交付に関する事務や技術的な助言を行っています。

令和8年度 市町村道予算（補助・交付金）

(百万円)

種別	R7 当初 (A)	R8 当初 (B)	B/A
道路事業	6,950	6,309	90.8%



整備前



整備後

道路メンテナンス事業 橋梁修繕
(糸島市)



看板・路面標示



物理的デバイス（狭さく）

交通安全対策事業 ゾーン30プラス
(古賀市)