



5 道路の安全対策と維持管理

(1) 災害に備えた対応

ア 福岡県緊急輸送道路ネットワーク計画

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、平成8年7月に「福岡県緊急輸送道路ネットワーク計画」を策定しました。その後、必要に応じて適宜見直しを行っています。

イ 災害時にも機能する道路網の形成

高規格幹線道路の整備、既存の高規格幹線道路の4車線化やミッシングリンクの解消、環状機能の強化、代替路や補完路によるネットワークの多重化等を推進し、災害時にも機能する新たな道路網形成を図ります。

また、緊急輸送道路を防災上緊急に整備する施設と位置づけ、緊急輸送道路上の災害や電柱の倒壊による道路閉塞を回避するため、道路法面等の防災対策、橋梁の耐震補強、無電柱化などを推進し、信頼性や安全性の高い道路網の形成を図ります。

ウ 福岡県道路啓開計画

大規模な災害発生時、人命救助や緊急物資の輸送のために必要な道路啓開を効率的かつ迅速に行い、円滑な災害応急対策活動に資することを目的として、平成29年3月に「福岡県道路啓開計画」を策定しました。また、令和6年能登半島地震における災害対応から得られた教訓を踏まえ、計画の実効性を高めるために令和7年3月に計画（第2版）を策定しました。

○見直しの主なポイント（実効性を高める仕組み）

- ・地震に加え、水災害など幅広い自然災害を対象
- ・斜面崩壊の可能性が高いなど、道路が閉塞するリスクの高い箇所を可能な限り避けた啓開ルートの設定
- ・自衛隊や電力会社、日本自動車連盟といった多様な関係機関との連絡体制の構築や訓練の実施

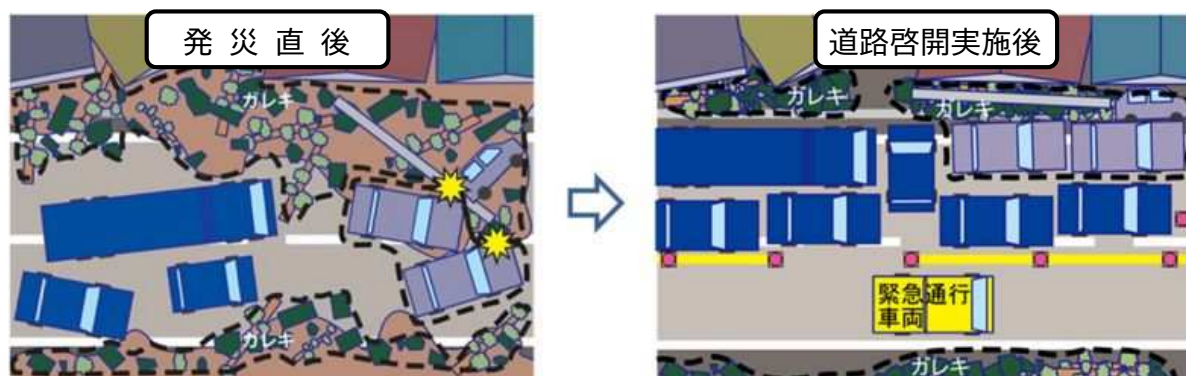
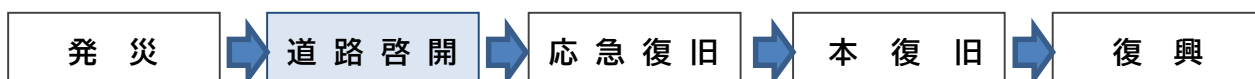


図 発災直後・道路啓開実施後の道路状況イメージ（片側1車線道路）

エ 道路の防災対策

災害を未然に防止するため、法面の崩壊・落石等の災害のおそれがある箇所について、道路利用者が安心して利用できるように道路防災対策を実施しています。



主要地方道 飯塚大野城線 法面崩壊対策
(糟屋郡須恵町)

(2) 交通安全対策・道路空間の整備

ア 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や障がいのある人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、簡易パーキングエリア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。



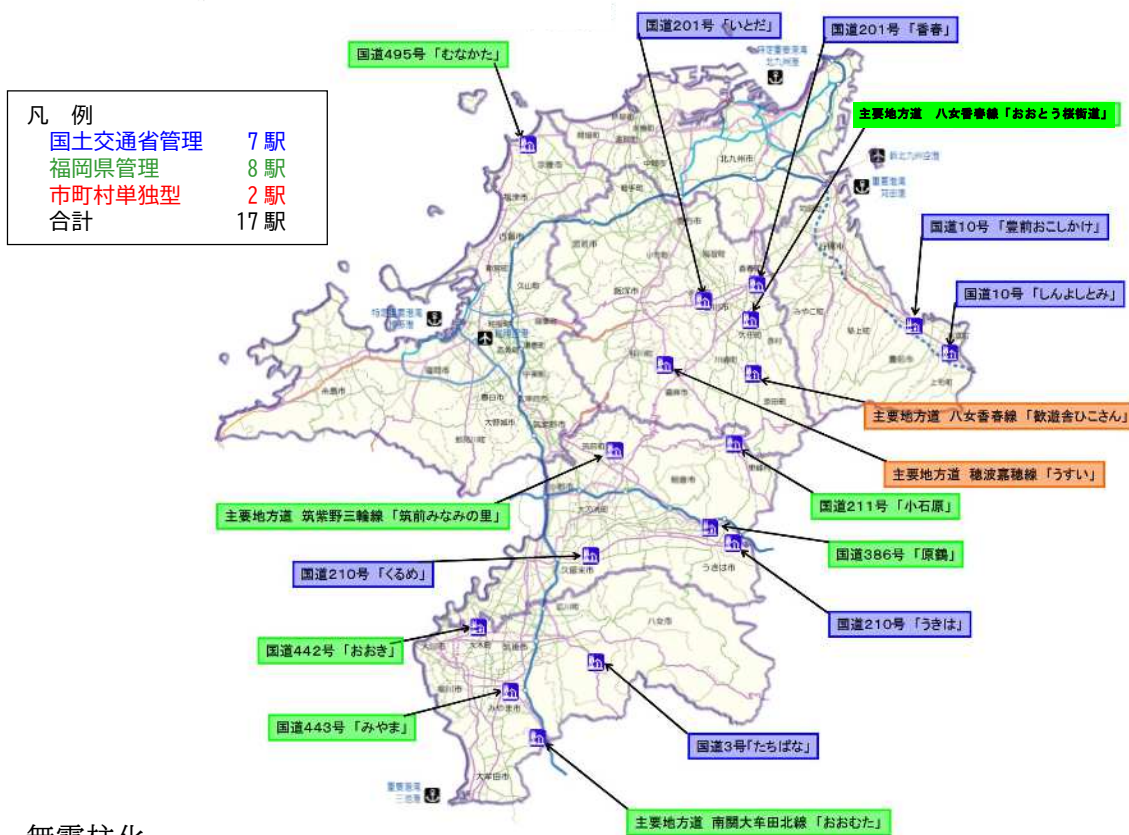
主要地方道 三瀬上陽線 通学路歩道整備
(久留米市)

イ 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。

県が管理する8箇所の「道の駅」には、非常用の電源やトイレ等を整備しており、大規模な災害が発生した際は、防災拠点として県民の安全・安心な生活環境の確保に努めます。

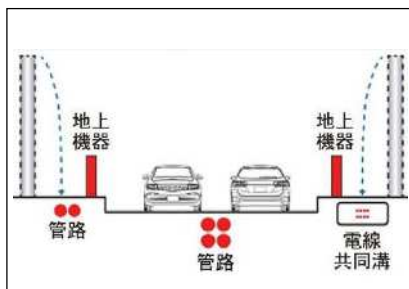
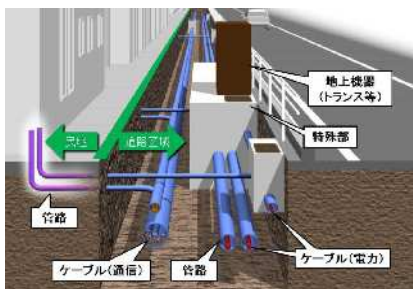
また、「防災道の駅」に選定されている道の駅「みやま」に、県内外の避難所や救援活動の拠点に運搬可能な自立可動型コンテナトイレを新たに導入し（R8.3月）、被災地におけるトイレ環境の改善に取り組みます。



ウ 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。



電線共同溝のイメージ
(国土交通省 HP より)

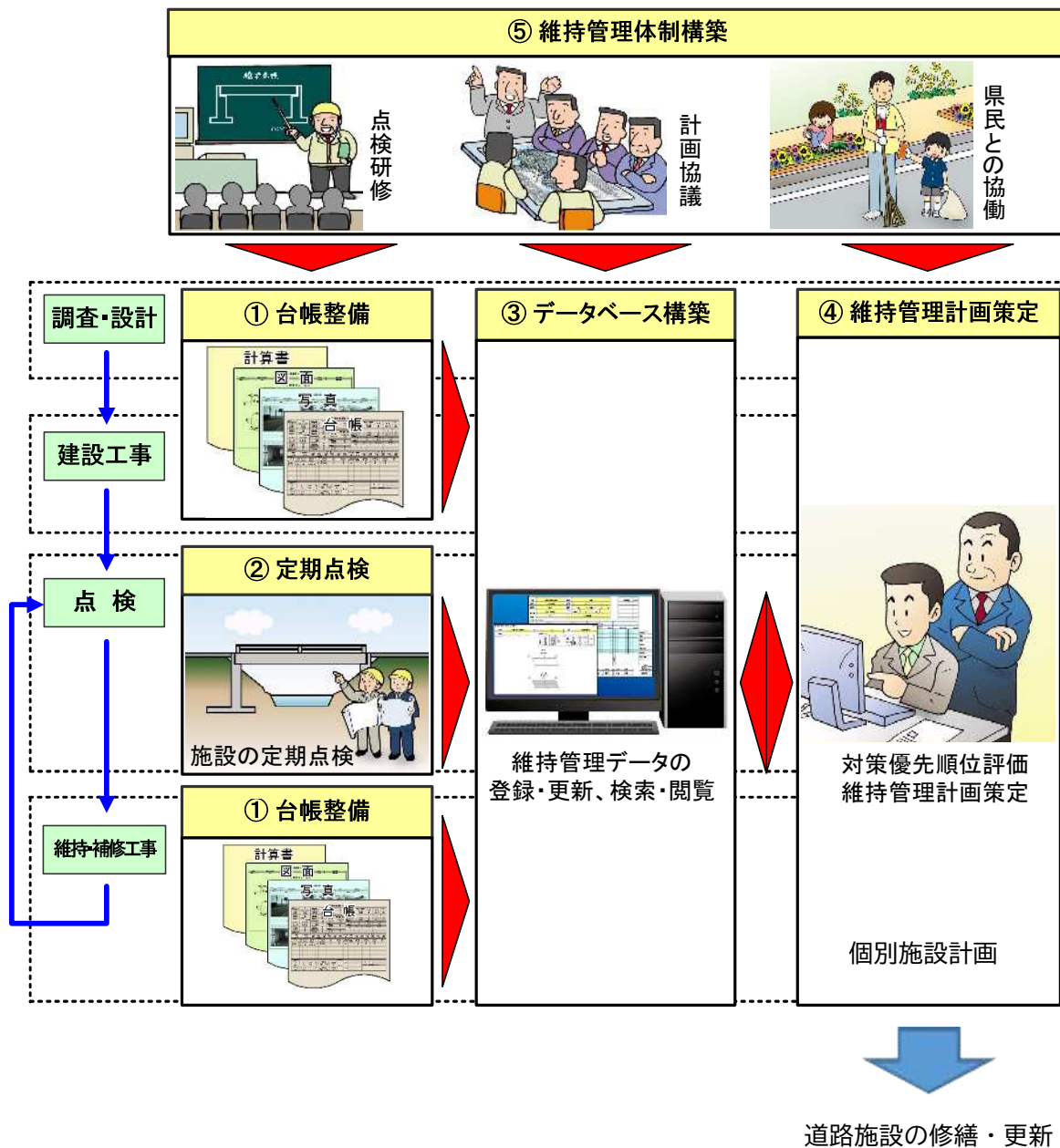
主要地方道 那珂川大野城線 無電柱化
(大野城市)

(3) 道路施設の効率的な維持管理（アセットマネジメント）

ア 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 39 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、高齢化が一斉に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、計画立案・点検・状態評価・維持管理対策といったメンテナンスサイクルを実施しながら、予防的な維持・修繕・更新等を行い、施設の長寿命化や財政負担を縮減・平準化することで効率的・効果的な維持管理を推進します。



「福岡県道路施設維持管理基本計画」概念図

イ 橋梁の修繕・更新

個別施設計画に基づき、予防的な修繕・更新を実施しています。

① 橋梁修繕



主要地方道 大牟田川副線「新田大橋」(大川市)

② 橋梁架換



主要地方道 甘木田主丸線「両筑橋」
(久留米市田主丸町、朝倉市)



一般県道 直方鞍手線「新入大橋」
(直方市)

(4) 道路の維持補修

ア 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・支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、県が管理する道路において、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。



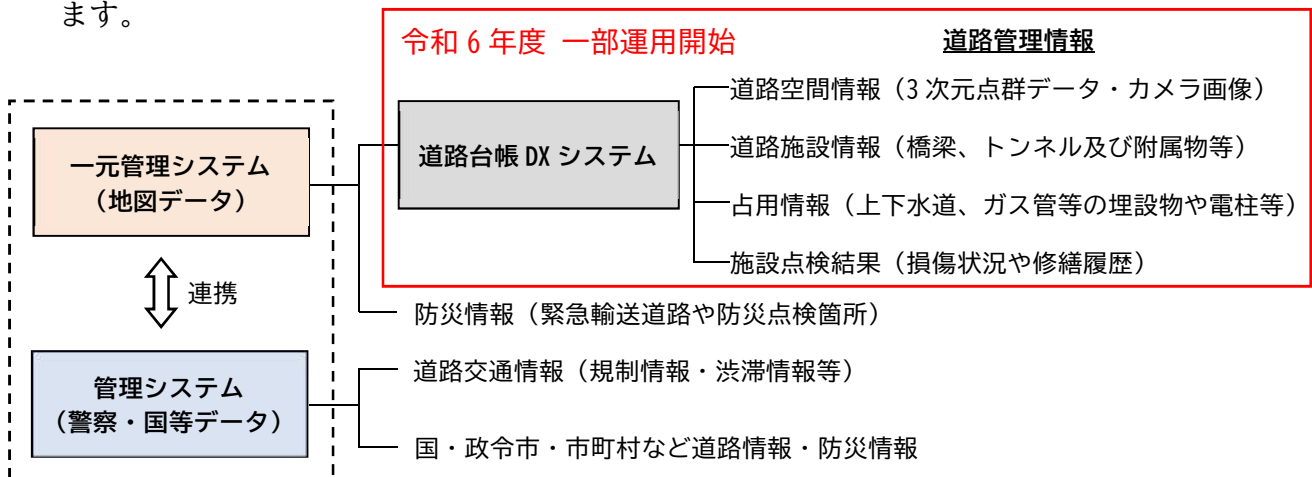
簡易的な維持補修



路面下空洞調査

イ 道路の DX

令和 5 年度から新たな取組みとして、MMS を導入し、道路の 3 次元点群データを取得しています。ペーパーレス化や管理情報の一元化により効率的かつ効果的な維持管理を進めます。



MMS (イメージ図)



一元管理システム (イメージ図)

(5) 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。

	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度	7年度
許可件数	3,240	3,057	3,364	3,176	2,959	2,953	2,753

○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。

	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度	7年度
許可件数	3,909	2,839	3,571	3,439	3,469	3,417	3,615

ウ さわやか道路美化促進事業

① 目的

地域住民の道路を大切に作る意識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。

② 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
- ・バリカン型草刈機、除草バイブレーター等の貸出



【事業紹介パンフレット】

③ 活動情報の周知

道路、河川及び海岸の実施団体等の活動を紹介するPR動画を作成し、YouTube等で広告を行います。

また、既存の「河川愛護ナビ」を改修し、道路、河川及び海岸の実施団体等の活動箇所・内容、県の支援内容などを分かりやすく掲載することで、県民の皆さまへの周知を進めます。



〈参考〉活動情報紹介サイト「河川愛護ナビ」

- ④ 交流イベントの開催
 愛護団体間で課題や好事例を共有できる意見交換を促進するとともに、道路の正しい利用、道路愛護等に特に力を尽くした功労者を表彰する交流イベントを、河川・海岸と合同で開催します。



功労者の表彰

- ⑤ 参加団体の状況（令和8年3月31日）

団体数	863団体
参加人数	21,461人
延長	731.4km

6 資料編

(1) 主な協議会

ア 幹線道路協議会

福岡県内の幹線道路網については、これまでに「広域道路整備基本計画（H6 策定、その後 H10 に改定）」や「新広域道路交通計画（R3 策定）」により中長期的な視点で道路網の形成を図ってきたところです。

このような計画については、関連する道路管理者で構成する幹線道路協議会（組織の概要は下記を参照）において調査研究、関係機関相互の連絡調整、協議を行った上で計画の立案、策定等を行っております。

【全体協議会：九州幹線道路協議会】 平成 5 年 7 月設立

- ※ 九州管内の幹線道路の計画・構想等について、関係機関相互の連携を強化し、総合的な連絡調整を図り、計画の提案、策定等を行う

【地区協議会：福岡県幹線道路協議会】 昭和 44 年 6 月設立

- ※ 平成 5 年 7 月に発展的改組が行われ、以降、幹事会 8 回開催、協議会 13 回開催
- ※ 福岡県内の幹線道路の計画・構想等について、調査研究し、関係機関相互の連絡調整、協議を行い、計画の立案、策定等を行う

【分科会・専門部会】

- ※ 特定の地域・事項・課題について、調査研究し関係機関相互の協議調整を行い計画の立案を行う

組 織 図

(全体協議会)

九州幹線道路協議会	
会長	国土交通省九州地方整備局長
委員（福岡県関係）	県土整備部長、建築都市部長
上記の他、九州各県、政令市、高速道路（株）、福岡北九州高速道路公社で組織	
[事務局：九州地方整備局道路部 道路計画第二課]	

(地区協議会)

福岡県幹線道路協議会	
会長	福岡県県土整備部長
特別委員	九州地方整備局道路部長
委員（福岡県関係）	企画・地域振興部次長、県土整備部次長、建築都市部次長
上記の他、政令市、西日本高速道路（株）、福岡北九州高速道路公社、九州地方整備局、関係市町村（市町村長）で組織	
[事務局：福岡県県土整備部 道路建設課]	

(分科会、専門部会)

福岡県幹線道路協議会（分科会、専門部会等）	
【主な分科会】	
・ 関門海峡周辺道路網計画分科会（会長：九州地方整備局 道路調査官）	
・ 福岡都市圏幹線道路計画分科会（会長：福岡県県土整備部 道路建設課長）	
・ 久留米・鳥栖地域幹線道路計画分科会（会長：九州地方整備局 道路調査官）	

イ 福岡県交通渋滞対策協議会

福岡県交通渋滞対策協議会は、福岡県における交通渋滞状況を把握し、交通渋滞の著しい箇所について交通の円滑化を図るために必要な交通渋滞対策（交通容量拡大施策、交通需要マネジメント施策、マルチモーダル施策等）を実施及び推進することを目的に設置された組織です。

福岡県交通渋滞対策協議会の構成員

【道路管理者】
九州地方整備局、福岡県、 福岡県道路公社、福岡市、北九州市、 西日本高速道路(株)、福岡北九州高速道路公社
【道路利用者】
福岡県道路協会（バス協会、トラック協会）、 福岡市道路利用者会議（タクシー協会）
【交通管理者】
福岡県警本部
【その他】
九州運輸局

これまでの経緯（主要渋滞箇所数の指定及び解除）

H25.1	主要渋滞箇所公表	(181箇所)
R1年度	4箇所解除	(177箇所)
R3年度	2箇所解除	(175箇所)
R4年度	1箇所解除	(174箇所)
R5年度	2箇所解除	(172箇所)
R6年度	1箇所解除	(171箇所)
R7年度		(171箇所)

(福岡県交通渋滞対策協議会のHP)



ウ 「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、高齢化が一斉に進む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。



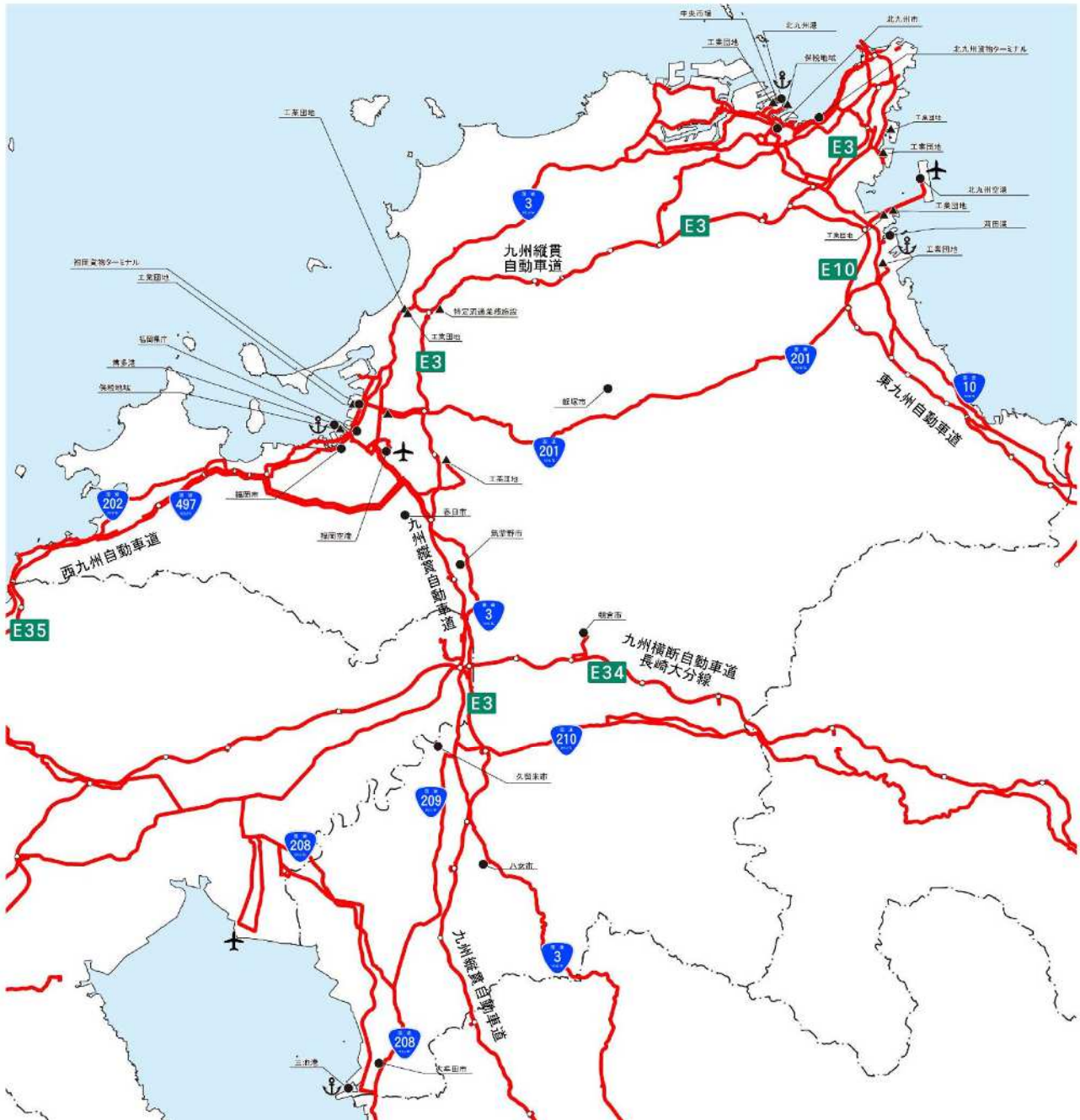
福岡県道路メンテナンス会議の状況

(2) 重要物流道路

物流のさらなる円滑化等を図るため、物流の観点から重要な道路を「重要物流道路」として国土交通大臣が指定しています。

県内では、123 路線が重要物流道路(※)、152 路線が代替・補完路として指定されています。

(※路線 … 候補路線：28、計画区間：4、事業区間：5、供用区間：86 (R8.4 現在))



重要物流道路

(重要物流道路の HP)

<連絡する拠点>

重要物流道路	都市(地方中核都市等)	●
	空港・港湾・鉄道貨物駅(拠点空港、重要港湾、コンテナ取扱駅等)	▲
	物流拠点(トラックターミナル、工業団地等)	▲



7 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	0.3	28.0	R8～
(都) 久留米駅南町線	久留米市	1.0	16.0～25.0	H25～
(都) 志免宇美線	志免町・宇美町	1.6	25.0	H29～
(都) 長浜太宰府線	春日市	1.1	22.0～25.0	H28～
(都) 境口鴨生田線	直方市	0.5	16.0	R1～
(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の緩和や、踏切事故の解消があります。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～

※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

令和4年8月に、福岡市区間を併せた約5.2kmの区間の高架切替えを行っており、踏切遮断による交通混雑が緩和され、踏切内における事故も解消しております。

春日原6号踏切（(一) 那珂川大野城線）

[着手前状況]



[令和4年8月高架切替後]



踏切渋滞（春日原6号踏切）の変化
（自動車待ち時間の変化）



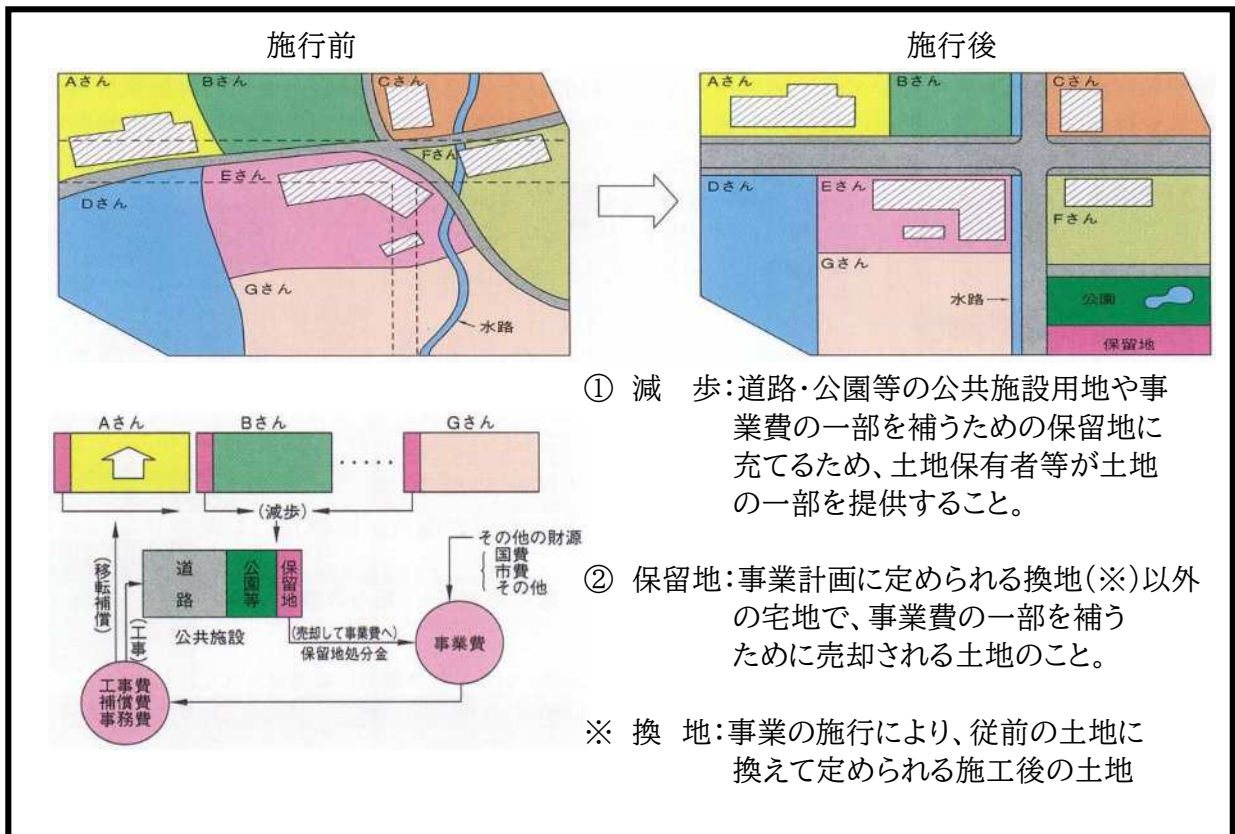
最大滞留長（春日原6号踏切）の変化

(3) 土地区画整理事業

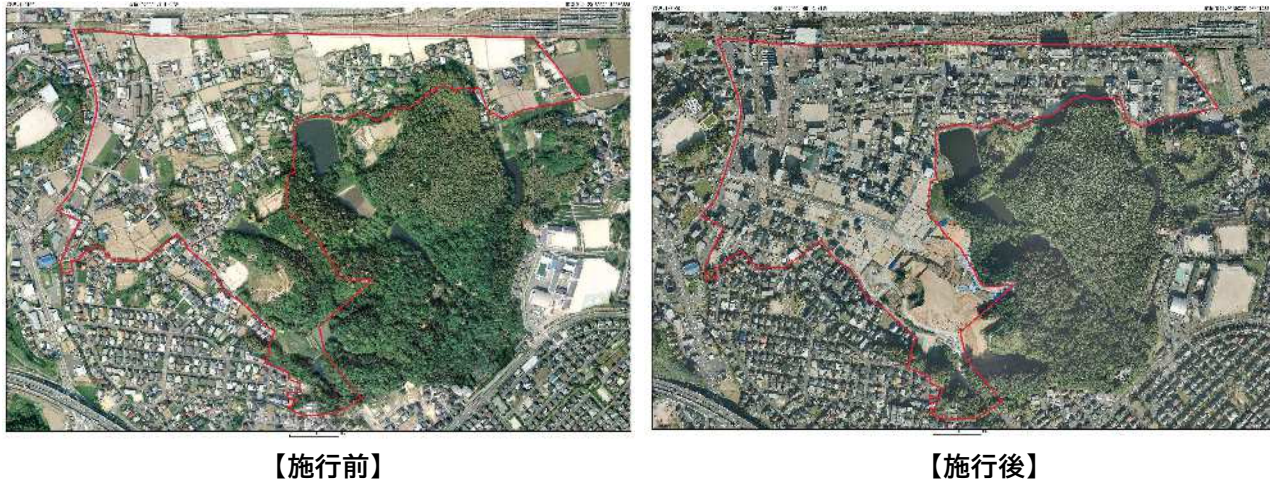
土地区画整理事業は、整備が必要とされる市街地における一定の区域内で、土地所有者等からその所有する土地の面積や位置などに応じて、少しずつ土地を提供（減歩①）してもらい、これを道路・公園などの公共施設用地や事業費の一部を補うための保留地②)に充て、残りの土地（宅地）の価値を高め、市街地の整備を行う事業です。

近年では、一定の整備がなされたまちなか等の既成市街地においては、地権者の合意形成等に日数を要するため、既成概念にとらわれずに柔軟な地区界の設定や集約換地を活用して再整備を進める「柔らかい区画整理」という手法が全国的に活用されてきています。

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 = 筑紫駅西口土地区画整理事業（筑紫野市） =

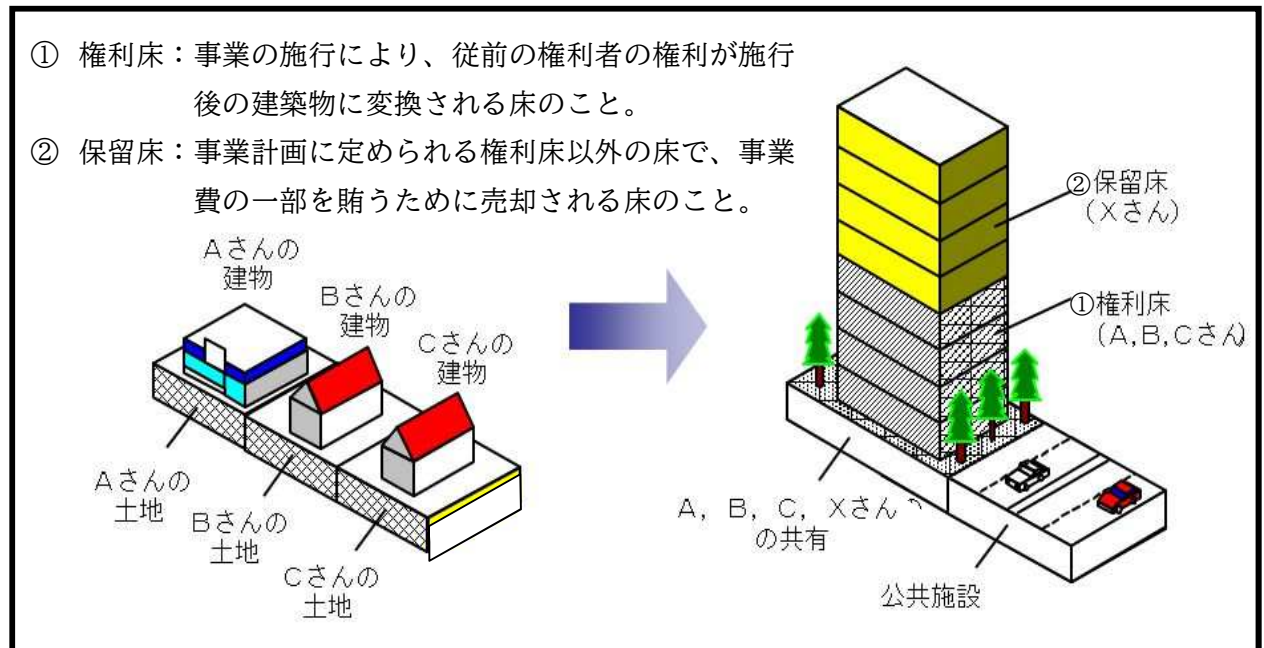


(4) 市街地再開発事業

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い、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。

近年では、地域の床需要や周辺の市街地の利用状況等に配慮し、地域にふさわしい規模で行う「身の丈再開発」という手法が全国的に活用されてきています。

ア 市街地再開発事業の仕組み



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】