

2026

福岡国道事務所

業務概要



国土交通省
九州地方整備局

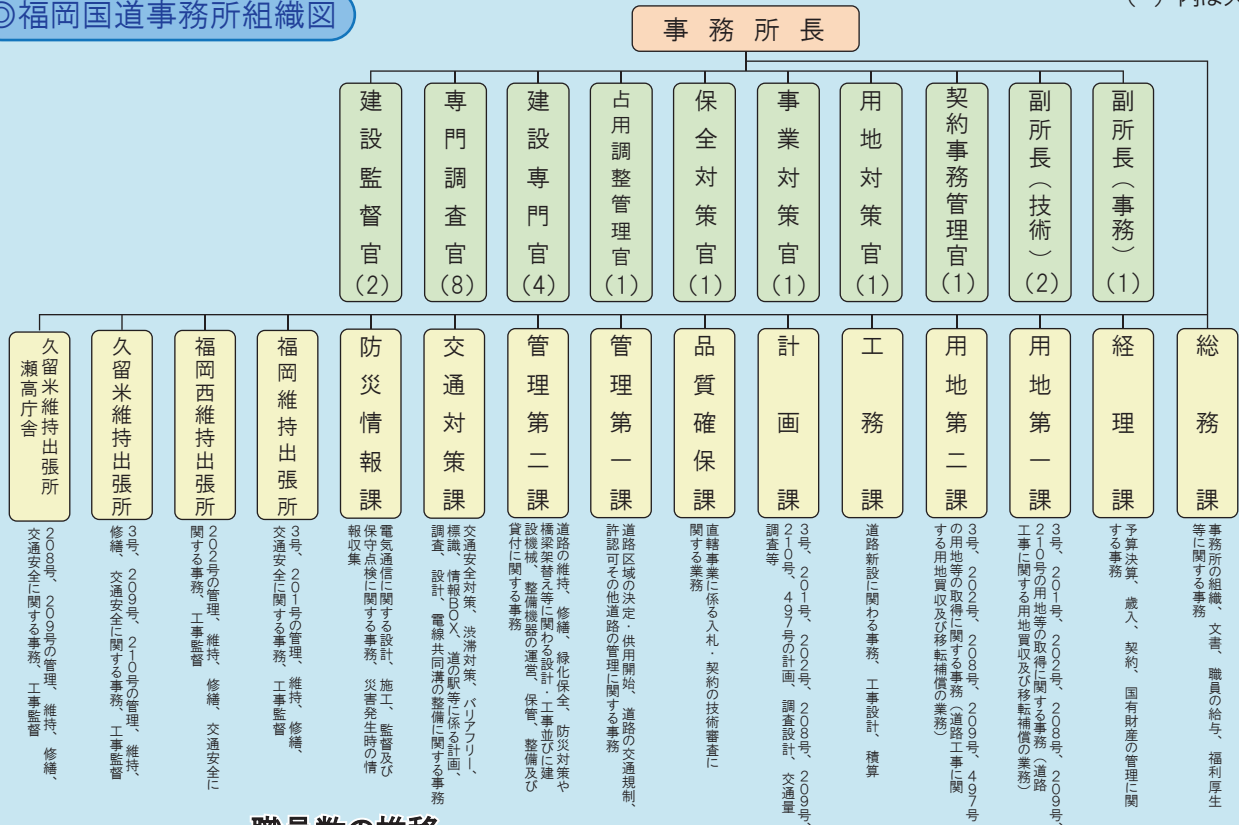
福岡国道事務所

事務所の主な沿革・組織

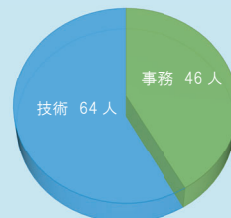
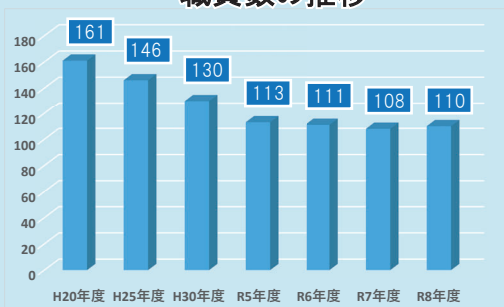
昭和 34 年 4 月 1 日	九州地方建設局福岡国道工事事務所として発足 (福岡出張所、八幡出張所、行橋出張所)
昭和 37 年 4 月 1 日	肥筑国道工事事務所の廃止に伴い、立花出張所が設置
昭和 44 年 4 月 1 日	飯塚出張所設置
昭和 44 年 11 月 15 日	新庁舎完成 (福岡市東区名島3丁目 24-10)
昭和 47 年 5 月 10 日	八幡出張所、行橋出張所 組織規程の改正により 北九州国道工事事務所へ組織換
昭和 48 年 4 月 1 日	立花維持出張所廃止、久留米維持出張所設置
昭和 48 年 4 月 16 日	瀬高維持出張所設置
平成 5 年 4 月 6 日	飯塚維持出張所 組織規程の改正により 北九州国道工事事務所へ組織換
平成 5 年 4 月 6 日	福岡西維持出張所設置
平成 13 年 1 月 6 日	国土交通省に移行
平成 15 年 4 月 1 日	福岡国道事務所に名称変更 有明沿岸道路出張所設置
平成 31 年 4 月 1 日	瀬高維持出張所廃止、有明海沿岸道路出張所廃止 (有明海沿岸国道事務所の新設)

◎福岡国道事務所組織図

() 内は人数



職員数の推移



総数 110 人
R8.4.1 時点

WISENET2050の実現に向けて



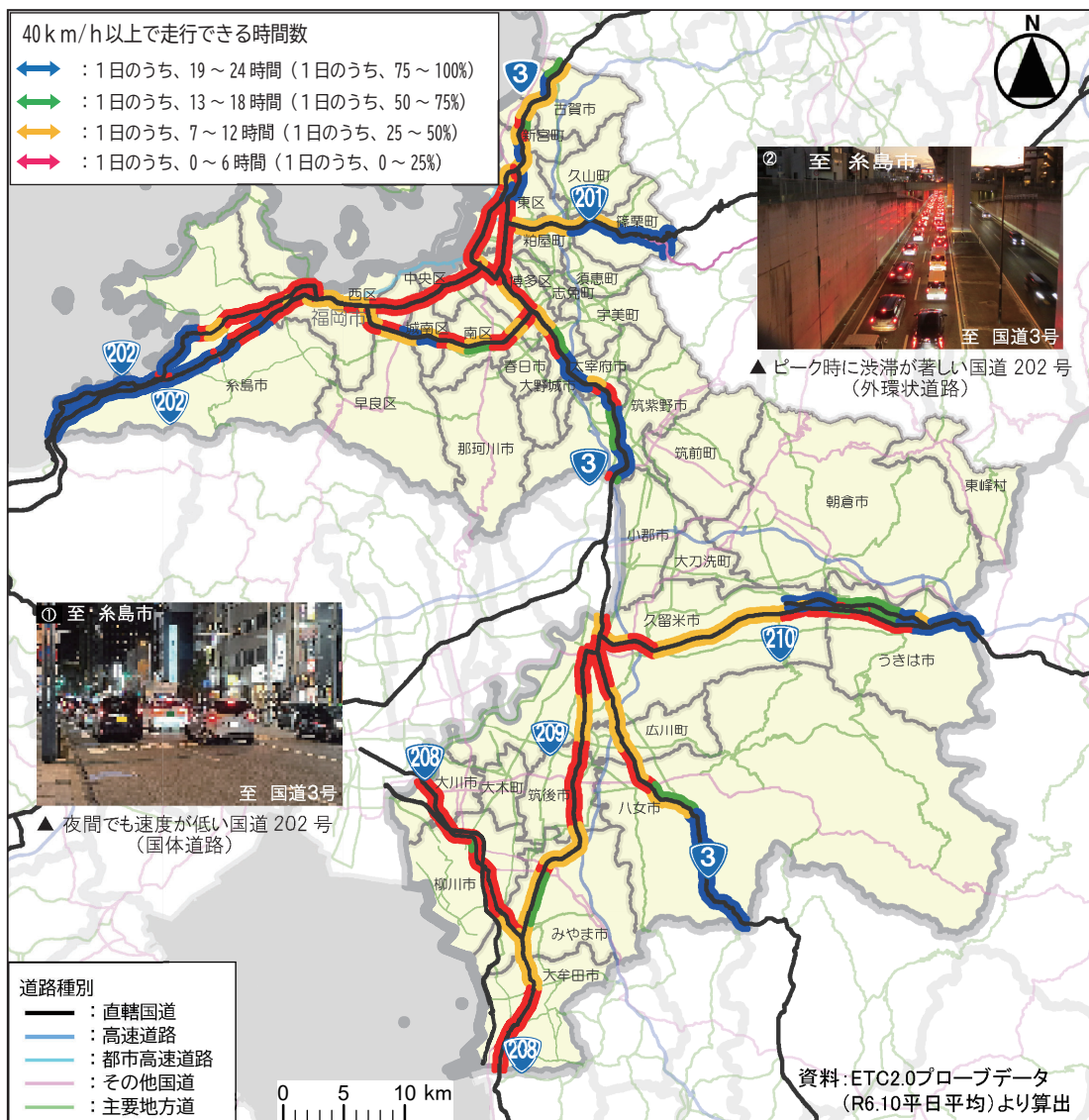
社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会が『高規格道路ネットワークのあり方 中間とりまとめ』を公表したことを受け、国土交通省道路局では、この『中間とりまとめ』で掲げられたWISENET*の実現に向けて、今後取り組む具体的な政策をとりまとめた「WISENET2050・政策集」を作成し、経済成長や持続可能な開発など、新時代の課題解決と価値創造に貢献することを目指しています。

※ 2050年、世界一、賢く・安全で・持続可能な基盤ネットワークシステム(通称:WISENET)

World-class Infrastructure with 3S(Smart, Safe, Sustainable) Empowered NETWORK

② 「一般広域道路」としてのサービス速度の提供を目指して

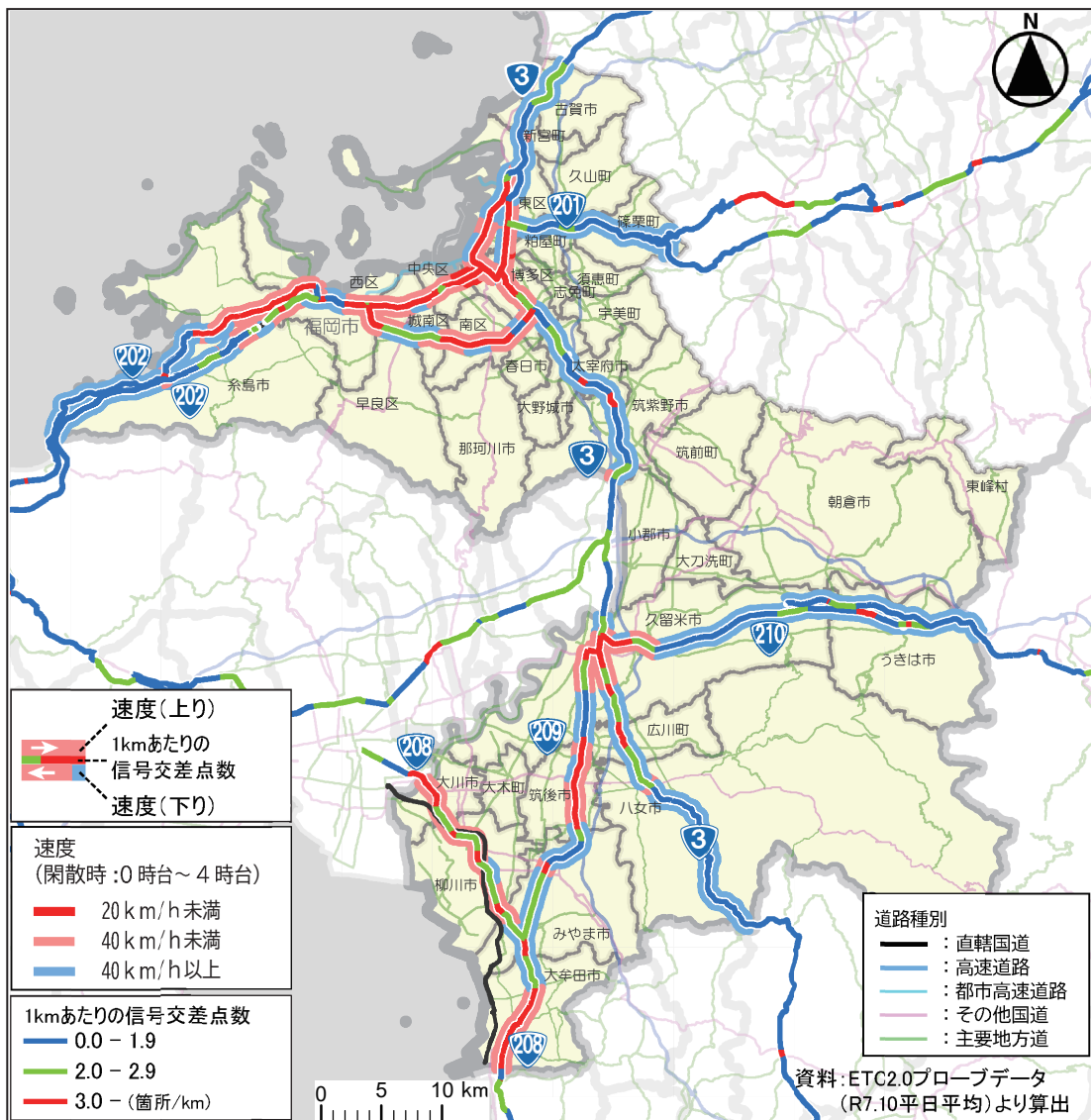
- 『九州地方新広域道路交通計画(令和3年7月)』において、福岡国道事務所が管理する国道(国道3号、国道201号、国道202号、国道208号、国道209号、国道210号)は「一般広域道路」に指定され、求められるサービス速度が概ね40km/h以上の道路として位置づけられています。
- しかし、福岡国道事務所が管理する国道は、市街地部を通過する路線が多く、これらの路線では、40km/h以上のサービス速度を提供できていないのが現状です。



① 福岡国道事務所における取組みの進め方



●さらに、交通量が減少する閑散時(平日:0時台~4時台)においても、福岡都心部を中心に市街地部で40km/hを下回るサービス速度となっている路線があります。





今宿道路(西九州自動車道)

福岡、糸島、唐津、伊万里、松浦、佐世保を結ぶ高規格道路の構築

- 西九州自動車道の一部を構成し、九州北西部地域の地域経済の活性化、高速定時性の確保等に寄与し、周辺地域の交通混雑の解消を目的とする道路です。
- 今宿道路の整備により、広域ネットワークが形成され、長崎県・佐賀県～福岡都市圏間の所要時間が短縮し、地域経済の活性化を図るとともに、ダブルネットワークの形成による災害時の代替路の確保が期待されます。



▲ 国道 202 号現道の混雑状況



▲ 施工状況 (糸島市東)

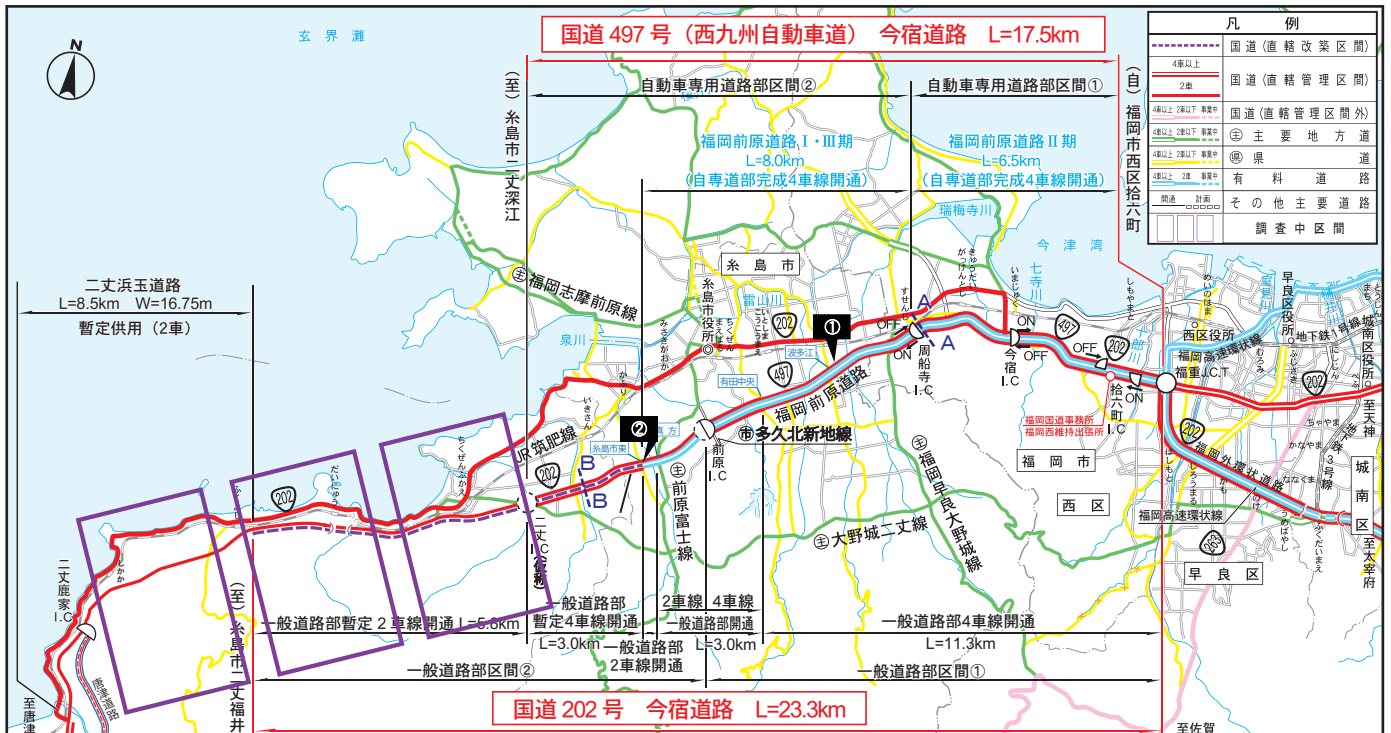
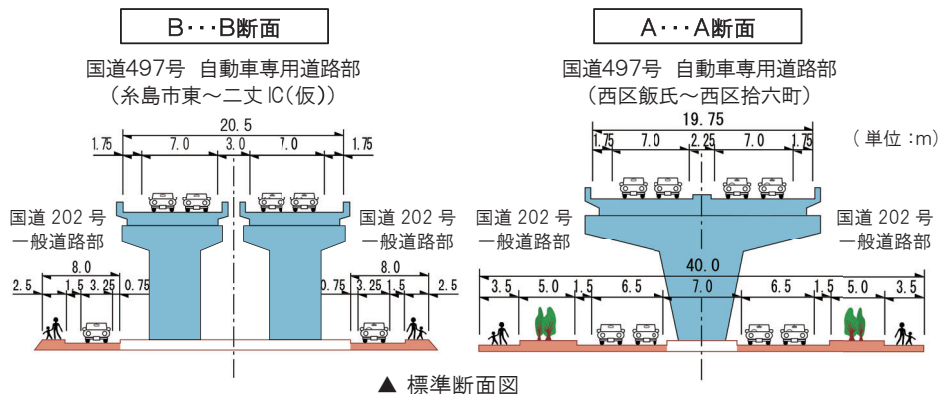
国道 497 号 自動車専用道路部

区 間	①	②
道路規格	第1種 第3級	第1種 第2級
設計速度	80km/h	100km/h
車 線 数	4車線	4車線

国道 202 号 一般道路部

区 間	①	②
道路規格	第4種 第1級	第3種 第2級
設計速度	60km/h	60km/h
車 線 数	4車線	2～4車線

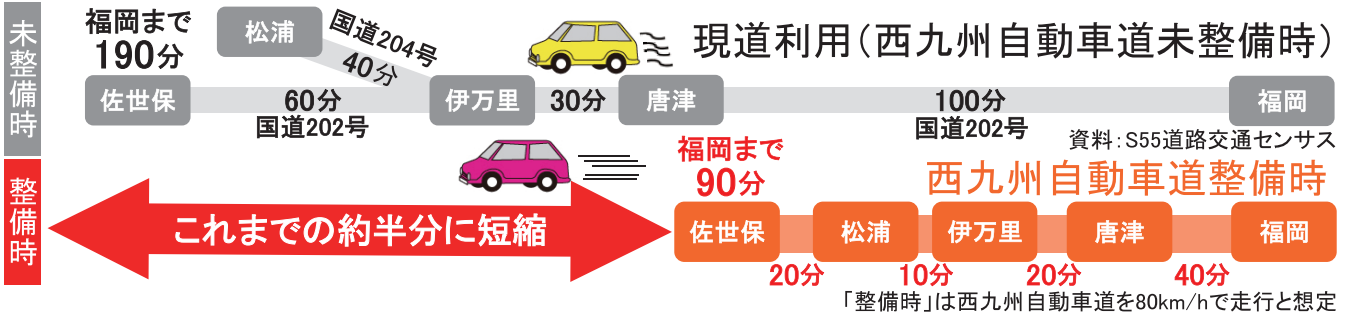
▲ 事業概要



主な整備効果

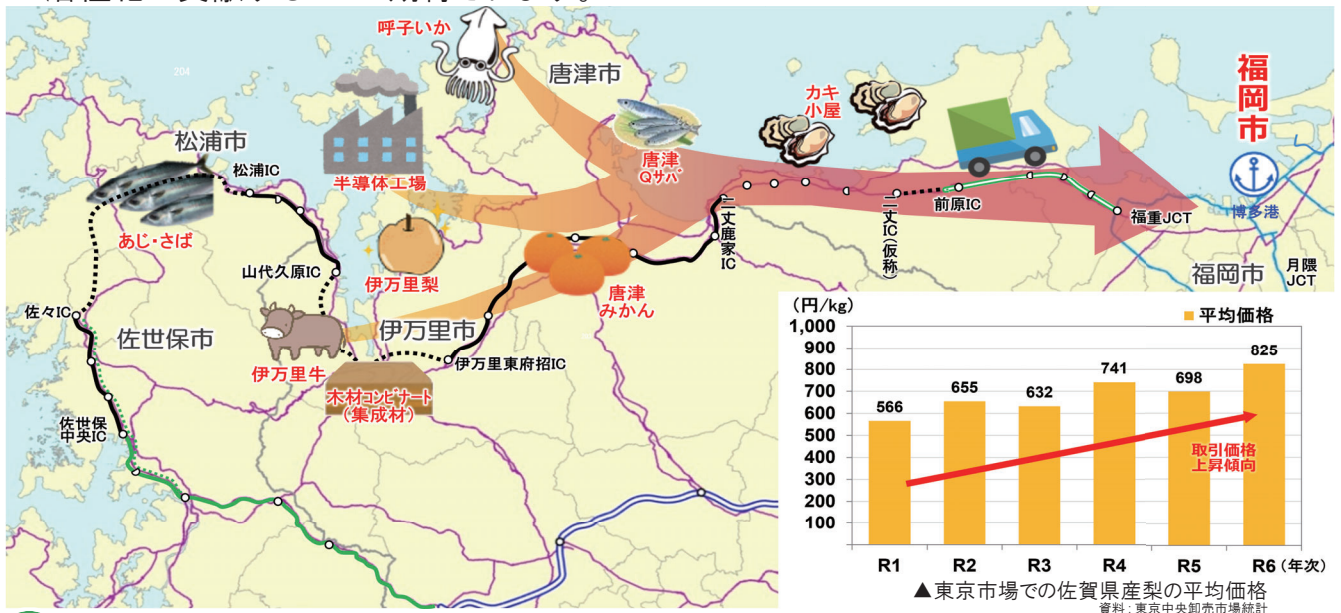
1 広域交通ネットワーク形成

- 福岡市から佐世保市間の所要時間は、約3時間から約1時間30分へと約半分に短縮され、地域間の交流の促進が期待されます。



2 地域産業活動の支援

- 西九州自動車道の整備により輸送時間が大幅に短縮され、物流が円滑になり、地域産業の活性化に貢献することが期待されます。



3 災害時の代替路機能の強化

- 西九州自動車道の整備により、災害発生時でも安定した高速道路のダブルネットワークが確保されます。



平成28年熊本地震と同規模地震の発生リスク

地域区分	地域の長期評価 (M6.8以上、30年確率)(%)	
	区域別の確率値	九州全体の確率値
九州北部	7-13 (9)	30-42 (35)
九州中部	17-27 (21)	
九州南部	7-18 (8)	

95%信頼区間(中央値)

▲九州地域の活断層の長期評価

資料: 政府地震研究推進本部地震調査委員 (R6.1.15)



博多バイパス(下臼井～空港口)

福岡都市圏の交通渋滞の緩和、交通安全性・定時性を確保

- 博多バイパス(下臼井～空港口)は、福岡市北東部に位置し、交通環境(渋滞)の改善を目的とする道路です。
- 博多バイパス(下臼井～空港口)の立体化整備により、多車線道路における輻輳する交通を適切に機能分担することで、渋滞緩和及び安全性の向上を図るとともに、定時性・速達性向上による物流活動や医療活動の支援が期待されます。



▲博多バイパスの渋滞状況
(新二又瀬橋交差点付近)

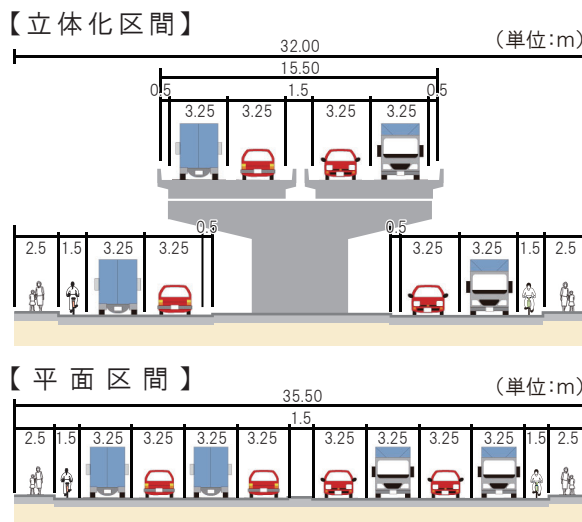


▲福岡南バイパスの渋滞状況
(空港口交差点付近)

道路規格	第4種 第1級
設計速度	60km/h
車線数	8車線

▲事業概要

標準断面図



▲標準断面図



主な整備効果

1 博多バイパスの渋滞緩和、物流や救急搬送活動を支援

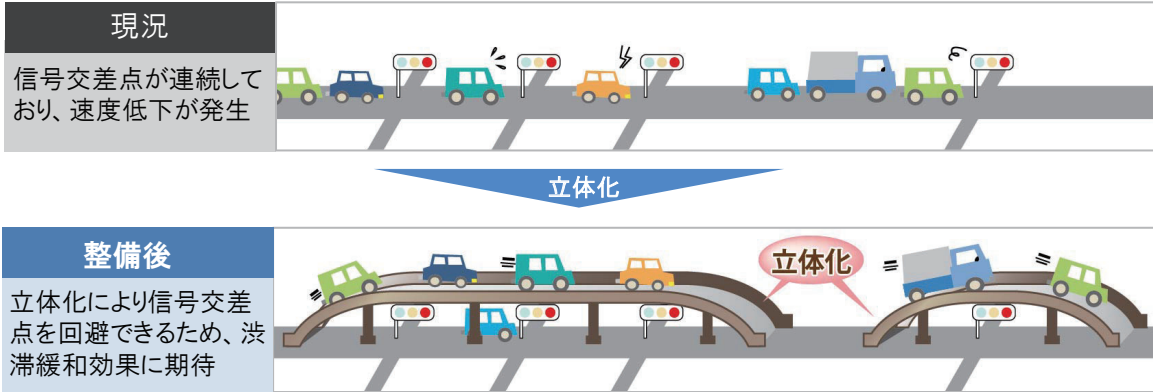
- 立体化により交通混雑が緩和されることで、物流活動や救急搬送時の速達性向上が期待されます。

旅行速度：整備前 13km/h⇒整備後 40km/h

東消防署～済生会病院間の所要時間：整備前 40分⇒整備後 35分

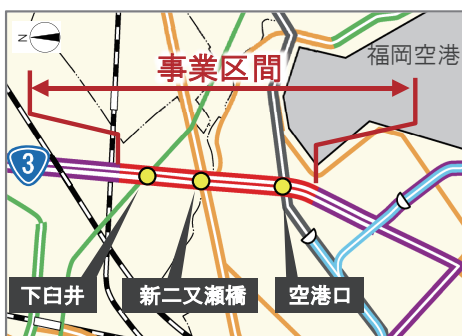
※整備前：R4年度平日混雑時、整備区間：設計速度で算出

資料：ETCプローブデータ



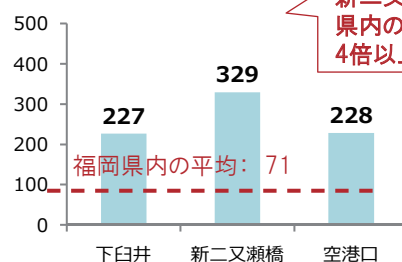
2 渋滞緩和による安全性の向上

- 交通混雑が緩和されることで、追突事故等の事故縮減が期待されます。



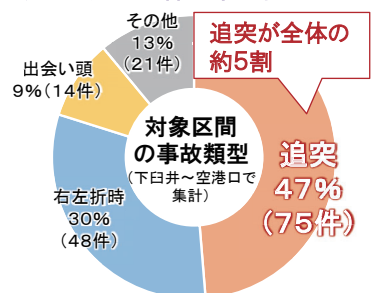
▲事業区間の主な交差点

現況は死傷事故率が高い



▲対象区間の死傷事故率
資料：ITARDA事故データ(R1-R4)

追突事故が全体の約5割

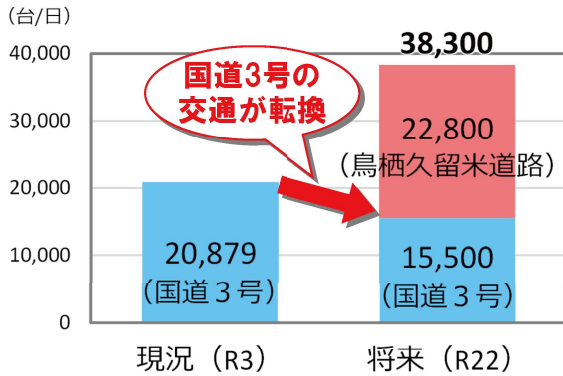


▲対象区間の事故類型
資料：ITARDA事故データ(R1-R4)

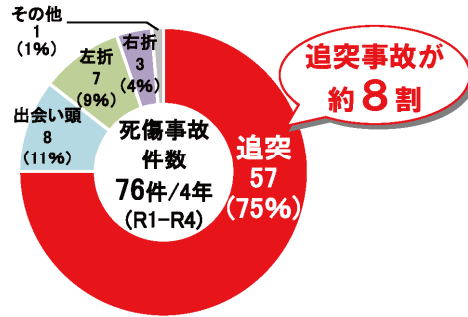
主な整備効果

1 久留米市内の交通混雑の緩和、交通安全性の向上

- 久留米市内の国道3号を通過する交通が鳥栖久留米道路に転換することで、市内の交通混雑が緩和し、交通安全性の向上が期待されます。



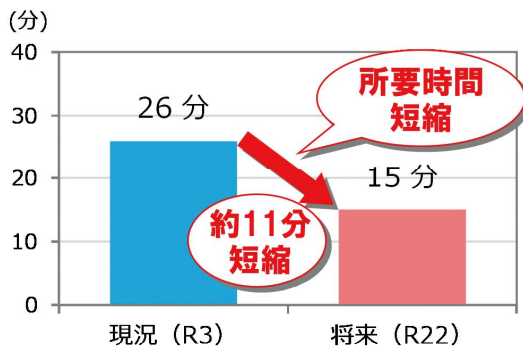
▲交通量の変化(断面①)
資料:R3全国道路・街路交通情勢調査、交通量推計結果(R22)



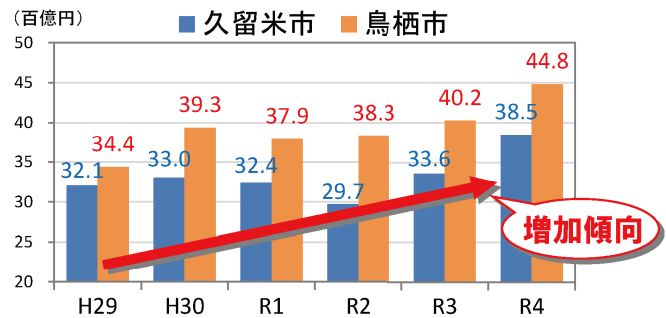
▲国道3号(並行現道)の事故類型
(高田町北交差点～東櫛原交差点)
資料:交通事故統合データベース(R1～R4)

2 物流効率化の支援

- 鳥栖久留米道路の整備により、物流効率化の支援に寄与することが期待されます。



▲所要時間の変化
(高田町北交差点～上津荒木交差点)
資料:R3全国道路・街路交通情勢調査(混雑時旅行速度)
※将来は規制速度を用いて所要時間を算出。



▲製造品出荷額等の変化
資料:工業統計(H25～H26、H28～H31)、経済センサス(H27、R2)、
経済構造実態調査(R3～R4)

3 救急医療活動の支援

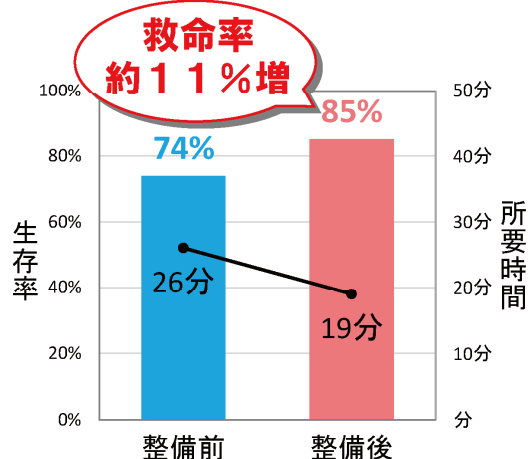
- 鳥栖久留米道路の整備により、二次救急医療施設への搬送時間の短縮が図られ、救命率の向上が期待されます。



▲搬送ルート

※鳥栖久留米道路は規制速度を用いて所要時間を算出。
資料:[搬送ルート]鳥栖・三基地区消防本部ヒアリング(R3.7)、
[所要時間]R3全国道路・街路交通情勢調査(混雑時旅行速度)

【鳥栖市役所～古賀病院21】



▲急性心筋梗塞(重症、中等症)時の搬送時間と生存率
(鳥栖市役所～古賀病院21)
資料:[救命率]カーラーの救命曲線より算出



広川八女バイパス

国道3号の渋滞緩和、信頼性の高い道路ネットワークの構築を図る

- 広川八女バイパスは、福岡県の南部に位置し、国道3号の交通環境(渋滞)の改善を目的とする道路です。
- バイパス整備に伴い交通転換が図られることで、安全かつ円滑で、災害時でも信頼性の高い道路ネットワークの構築が期待されます。



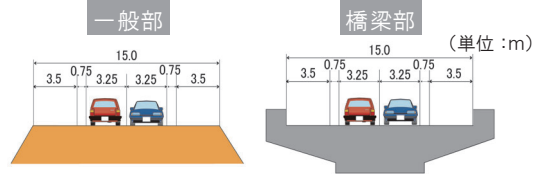
①九州縦貫自動車道
通行止め時の国道3号の状況
(福島高校前交差点付近)[R5.7豪雨時]



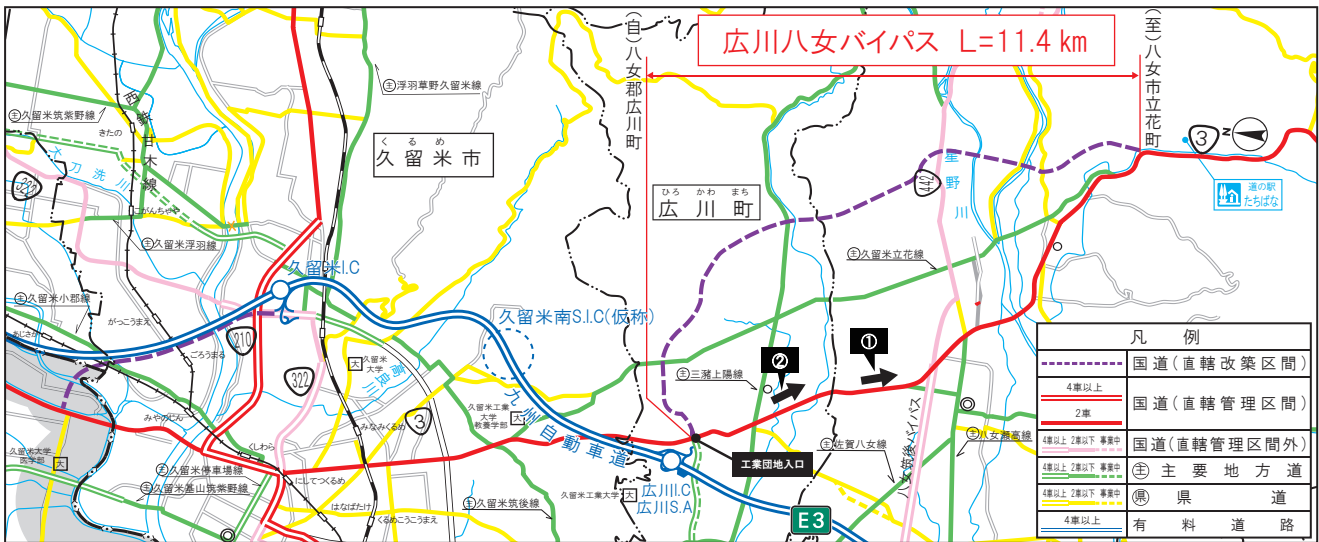
②国道3号の冠水状況
(川瀬交差点付近)[R5.7豪雨時]

道路規格	第3種 第2級
設計速度	60km/h
車線数	2車線

▲事業概要



▲標準断面図



凡例	
---	国道(直轄改築区間)
—	4車以上
—	2車
—	4車以上 2車以下 専用中
—	4車以上 2車以下 専用中
⊙	主要地方道
⊙	県道
—	4車以上
—	有料道路

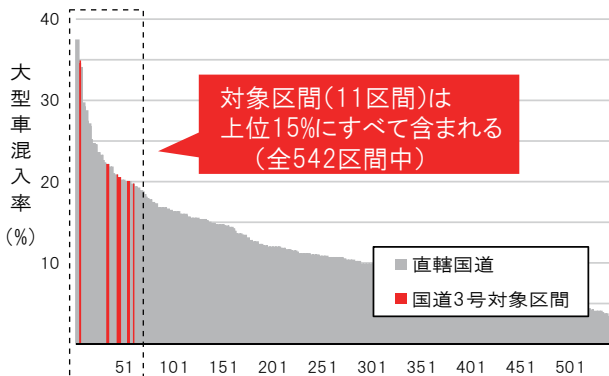
主な整備効果

- 広川八女バイパスの整備により、国道3号の交通が分散し渋滞緩和が期待されます。

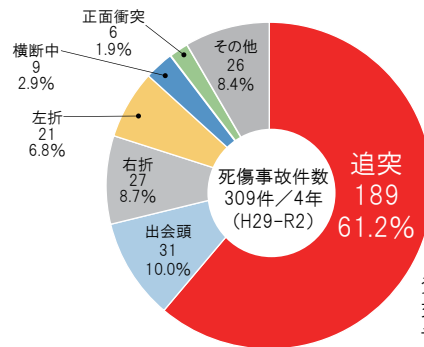
国道3号の混雑度：整備前 1.53→整備後 1.18

資料：H27 全国道路・街路交通情勢調査、将来交通量推計結果より集計

- 高速道路通行止めにより国道3号現道への交通集中が発生した場合の代替路が確保されます。また、国道3号現道の冠水時に別線での通行が可能になります。



▲福岡県内直轄国道の大型車混入率
資料：R3全国道路・街路交通情勢調査



▲死傷事故類型割合
<国道3号現道(対象区間)>

資料：
交通事故統合データベース



浮羽バイパス

国道 210 号の渋滞緩和、沿道環境改善を図る

- 浮羽バイパスは、福岡県の南部地域に位置し、国道210号現道の交通環境(渋滞)の改善を目的とする道路です。
- 浮羽バイパスの整備により、国道210号現道の交通が転換し、交通混雑の緩和と交通安全性の向上を図るとともに、地域内外のアクセス性の向上による観光振興や災害時の緊急活動の支援が期待されます。



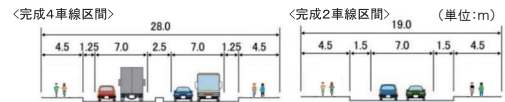
▲ 国道 210 号の交通状況
(栄町3丁目交差点付近)



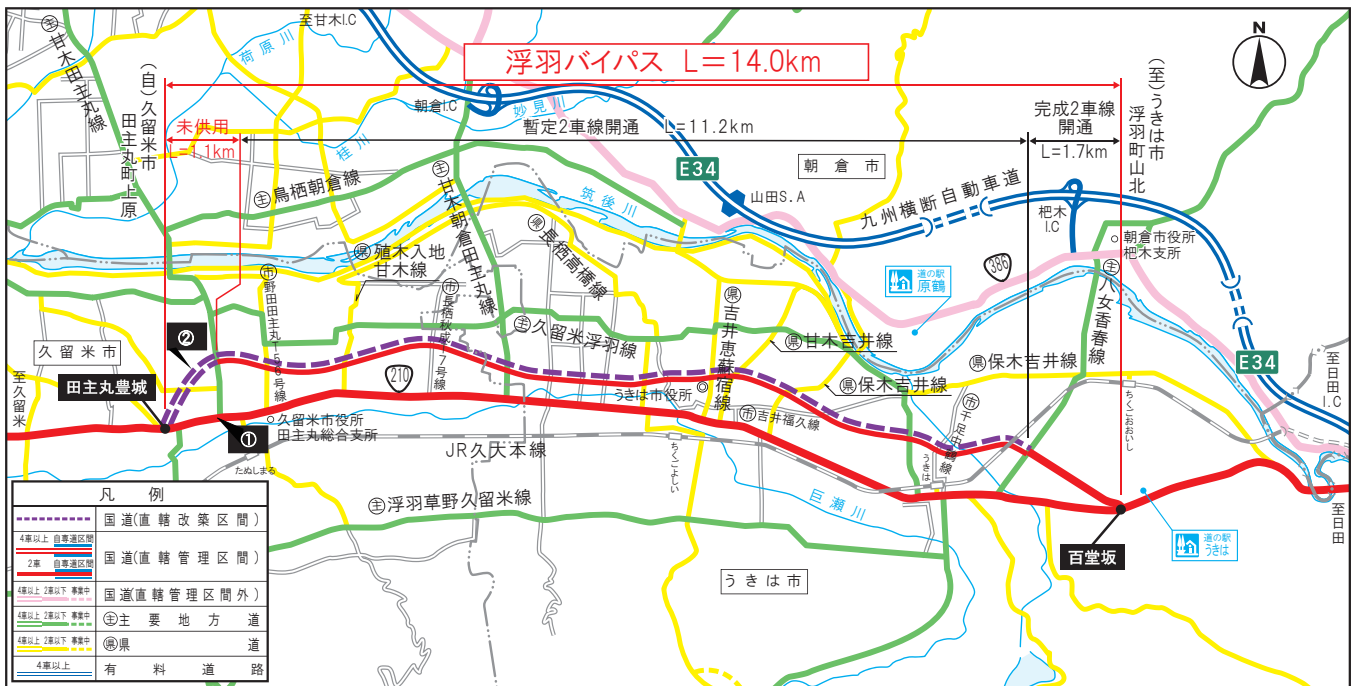
▲ 施工状況 (久留米市田主丸)

道路規格	第3種 第1級	第3種 第2級
設計速度	80km/h	60km/h
車線数	4車線	2車線

▲ 事業概要

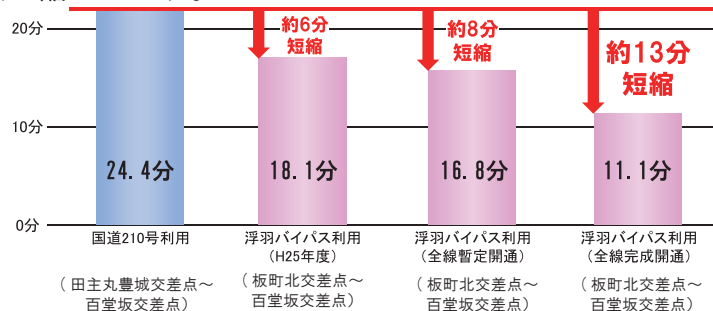


▲ 標準断面図



主な整備効果

- 旧田主丸・旧吉井町・旧浮羽町の3市街地を通過する時間が国道210号を利用する場合と比べ、約13分短縮されます。



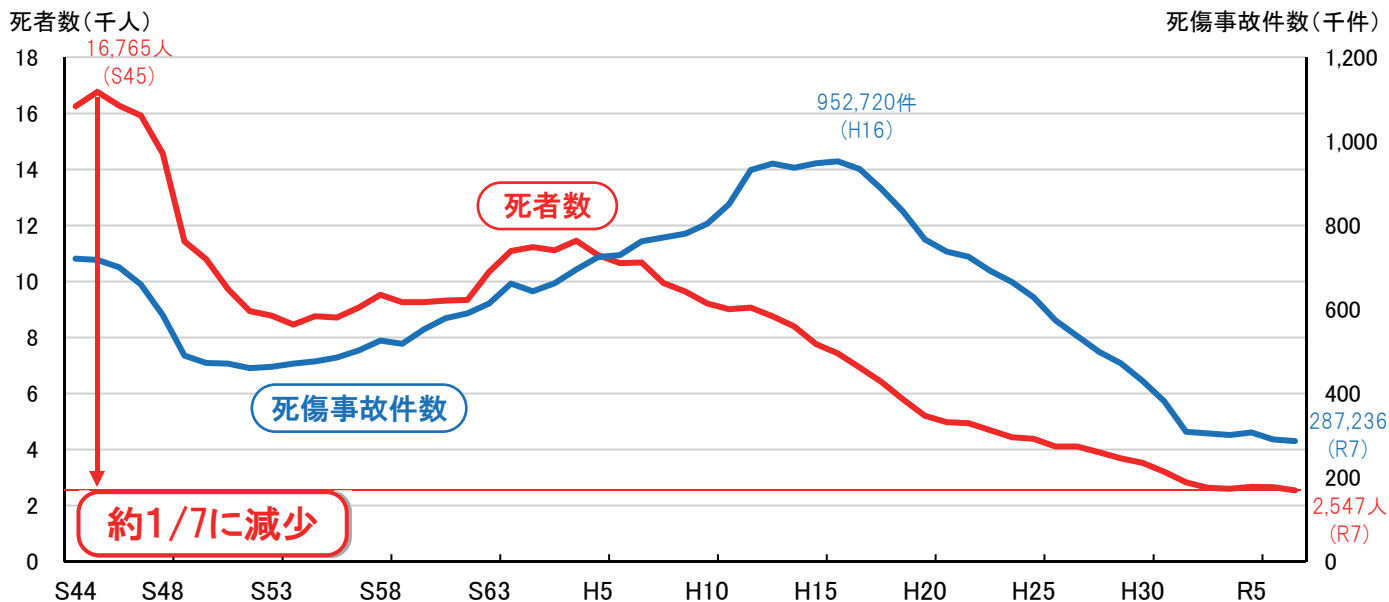
▲ 所要時間の変化

交通安全事業

高齢者事故等の削減を目指す

1 交通事故の現状

- 交通事故死者数はピーク時に比べ7分の1までに減少する等改善しています。



▲交通事故死者数・死傷者数(S44～R7)

出典)警察庁交通局「交通事故発生状況の推移」(令和7年)

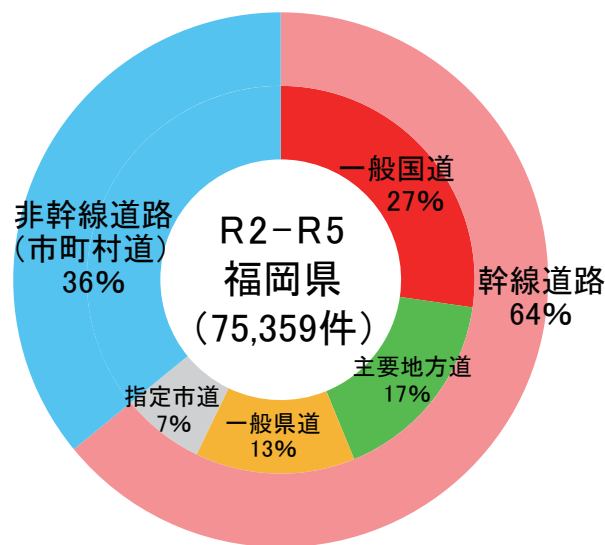
2 福岡県の交通事故の現状

- 福岡県は、交通事故の発生状況が常にワースト5位内に入っています。
- 死傷事故の約6割は幹線道路で発生しており、そのうち一般国道(約3割)が最も多いです。

	R4	R5	R6
1位	東京都 30,170件	東京都 31,385件	東京都 30,103件
2位	大阪府 25,509件	大阪府 25,951件	大阪府 24,780件
3位	愛知県 23,825件	愛知県 24,547件	愛知県 24,506件
4位	神奈川県 21,098件	神奈川県 21,870件	神奈川県 20,750件
5位	福岡県 19,868件	福岡県 20,173件	福岡県 18,473件

▲全国県別交通事故発生件数

資料:警察白書



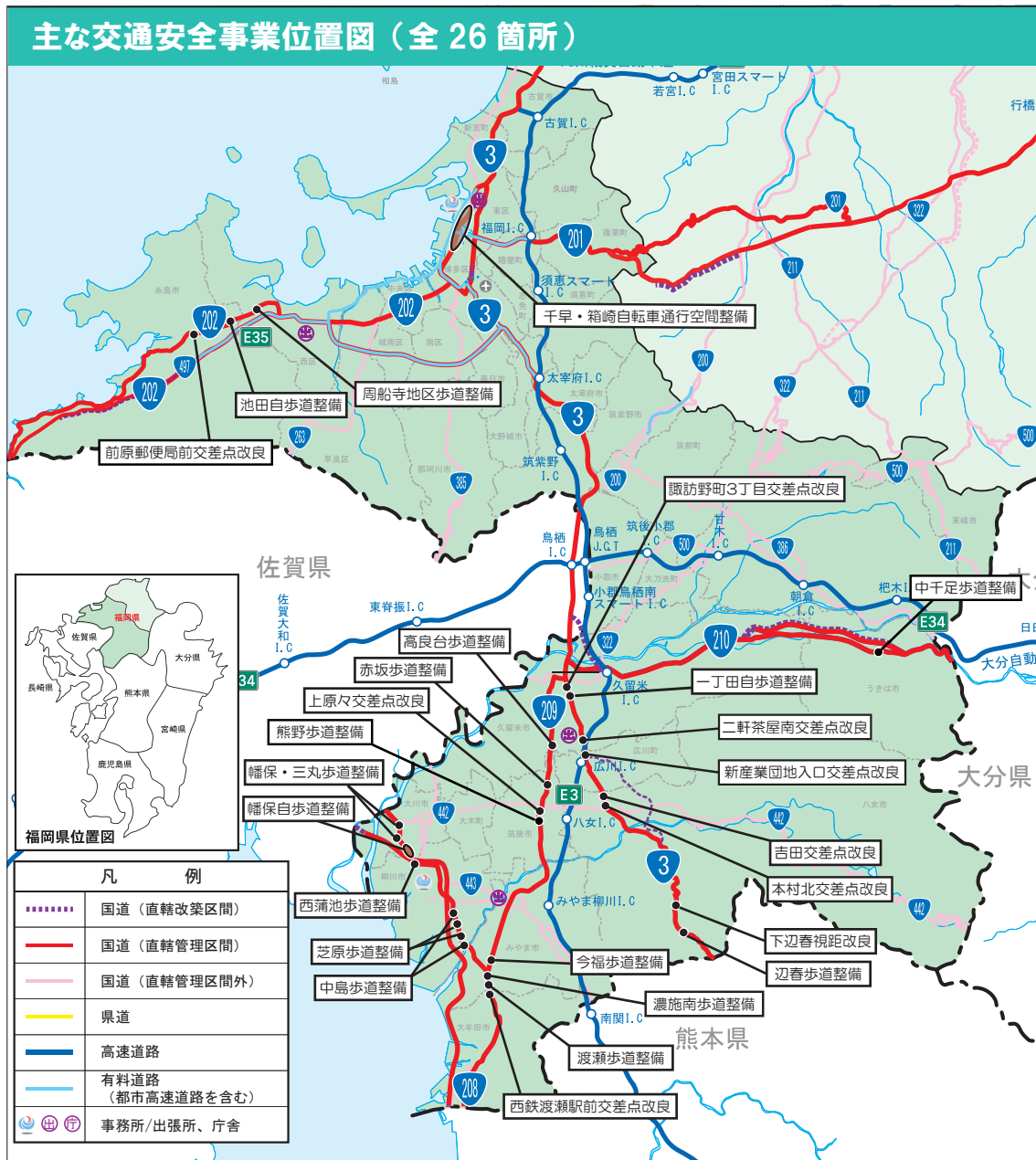
▲道路種別別死傷事故発生割合

資料:交通事故・道路統合データベース

幹線道路事故対策の推進

事故ゼロプランに基づき、「選択と集中」による計画的、効率的な交通安全対策を推進中

- 交通安全事業では、事故ゼロプランに基づき、交差点改良等による事故対策や歩行者・自転車の利用環境改善などを実施し、安全で快適な道づくりを目指します。



交差点改良



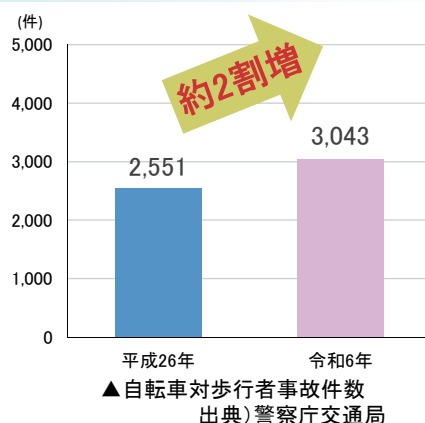
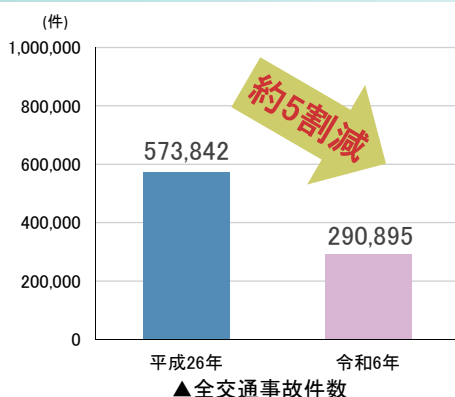
自転車通行空間の整備

自転車と歩行者の交通事故を削減する

- 自転車は、日常生活やレジャーの手段として、多くの人々に利用されていますが、自転車対歩行者の事故件数は増加傾向にあります。
- 自転車活用推進法に基づいて策定された自転車活用推進計画により、自転車通行空間の整備を積極的に推進しています。

1 事故の推移

- 過去10年間、全事故は約5割減少しており、自転車対歩行者事故は約2割増加となっています。



2 自転車利用者は、車道通行、左側通行が原則

整備形態の例

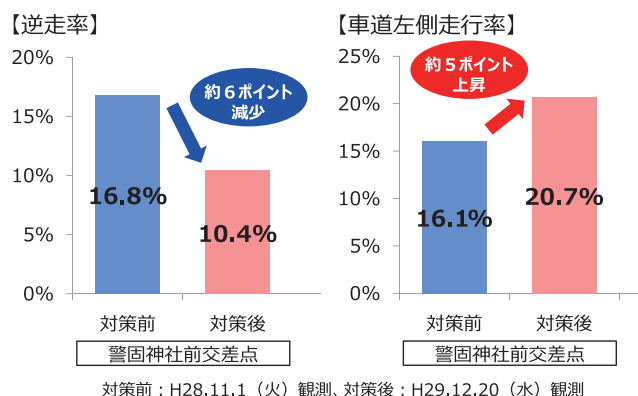


▲整備形態の違い

3 整備事例



▲国道 202 号国体道路での整備事例 (車道混在)



生活道路事故対策の推進

通学路や生活道路の交通安全対策実施中

1 通学路安全対策

●登校中の児童等の列に自動車が入り込む事故等、通学路における痛ましい事故が後を絶たないことから、国土交通省、文部科学省、警察庁が連携し合同点検を実施し、その結果を踏まえ通学路の安全対策を実施しています。



▲通学路合同点検



▲通学路の安全対策実施（歩道及び横断防止柵の整備）

2 生活道路対策

●生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備の更なる推進を図るため、最高速度30km/hの区域規制「ゾーン30」とハンプ等物理的デバイスとの適切な組み合わせにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン30プラス」として設定し、道路管理者と警察が連携しながら整備を進めています。



▲対策内容(左:狭さく設置区間 右:ゾーン30プラスの入口)
(下:スムーズ横断歩道)



【車両走行速度効果事例】

	平均速度	30km/h超過割合
整備前	24.4km/h	30%
整備後	21.8km/h ↓2.6km/h-減	24.7% ↓5.3%-減

(例:ETC2.0データによる)

資料:生活道路の交通安全対策ポータル

無電柱化の推進

安全・安心なまちづくり

1 無電柱化の目的

- 防災性、安全性・快適性、良好な景観形成の観点から無電柱化を推進しています。



(沖縄県宮古島市)

▲台風で倒壊した電柱が完全に道路を閉塞



(福岡県福岡市)

▲電柱が歩行者と自転車の通行を阻害



(福岡県うきは市)

▲電柱・電線が景観を阻害

2 無電柱化の動向

- 無電柱化法の施行後初めてとなる「無電柱化推進計画」(令和3年5月策定)等に基づき、防災、安全・円滑な交通の確保、景観形成・観光振興等の観点から、無電柱化を進めています。
- 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策において、電柱倒壊による社会的影響が大きい市街地等の緊急輸送道路における無電柱化に令和3年度から着手しています。

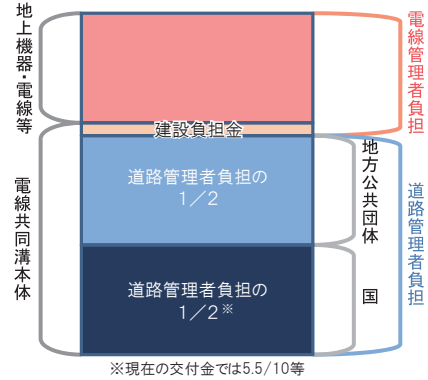
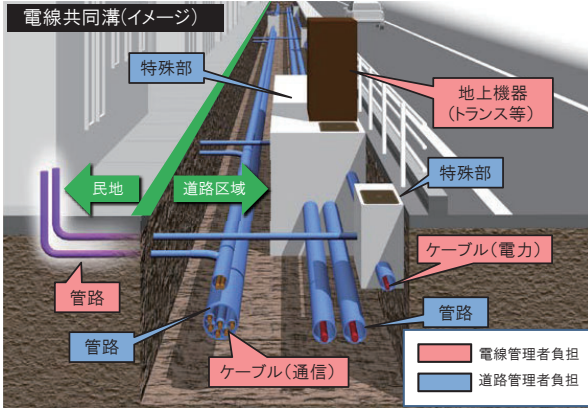
3 電線共同溝

- 福岡国道事務所管内において、約23.9kmの無電柱化事業が完了しています。現在、福岡市、久留米市、糸島市、大牟田市、柳川市、大川市、筑後市の約11.8kmにおいて、電線通信事業者(九電、NTT等)とタイアップし事業を進めています。



電線共同溝の構造形式と費用負担

- 道路管理者は、電線共同溝本体(管路および特殊部)を設置します。
- 電力・通信事業者は、地上機器(トランス等)やケーブル等の設置や建設負担金を負担します。



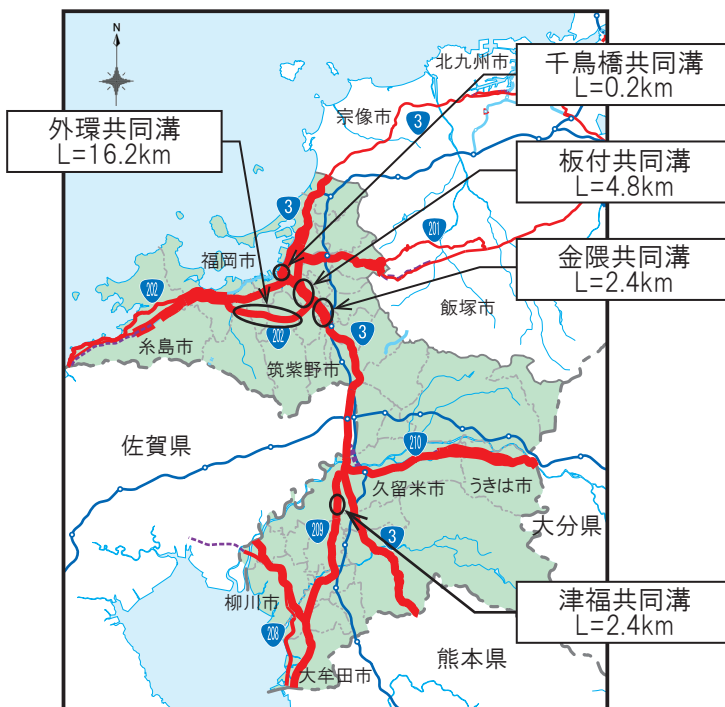
電線共同溝本体は、建設負担金を除き、国と地方公共団体が負担。(地方公共団体が整備する場合は、国が補助金等で支援)

4 無電柱化における低コスト手法

① 管路の浅層埋設	② 小型ボックス活用埋設	③ 角型多条電線管(FEP管)
従来よりも浅い位置に管路等を埋設	小さな収容空間(小型化したボックス)にケーブルを埋設	・まとめて(条数)配管可能 ・接続がワンタッチ

5 共同溝事業

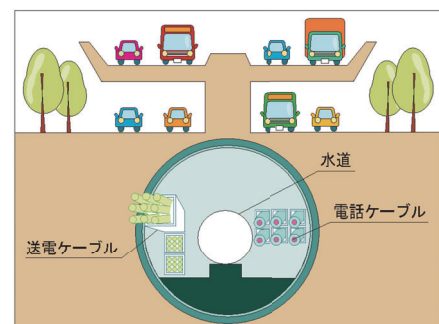
- 福岡国道事務所管内では、水道、電力、通信などのライフラインを集約した共同溝を約26km整備し、管理しています。



▲福岡国道事務所管内共同溝位置図



▲共同溝写真



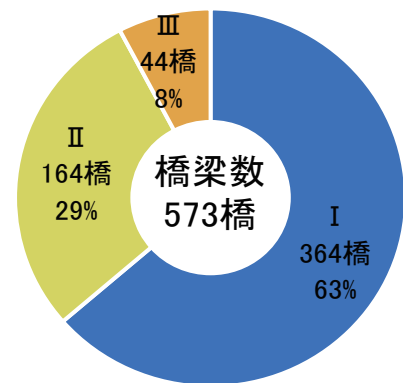
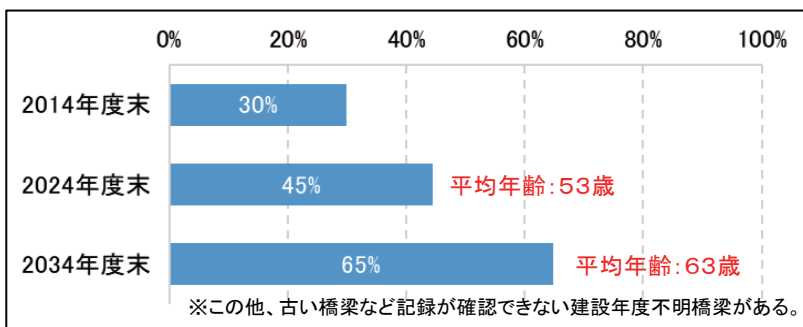
▲共同溝事業(イメージ)

道路インフラメンテナンス

安全なインフラを次世代につなぐために

- 福岡国道が管理する橋梁は、平均年齢が53歳、建設後50年を経過した橋梁が45%を占めており、10年後には、65%と橋梁の老朽化が深刻です。
- 高齢化を迎える道路インフラを長く大事に保全し、ライフサイクルコストを縮減するため、定期点検により損傷を早期発見し、予防的に老朽化対策を実施しています。

建設後50年を経過した橋梁の割合



令和6年度時点※橋長2.0m以上の橋
(R6供用の橋梁(未点検橋梁)1橋あり、溝橋(ボックスカルバート)を除く)



▲橋梁補修

損傷度	Category	説明
低	I 健全	構造物の機能に支障が生じていない状態。
	II 予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。
	III 早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。
高	IV 緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。

※令和6年度道路メンテナンス年報より



▲耐震補強(落橋防止)



▲耐震補強(柱部コンクリート巻立)

◆ 道路構造物点検

- 道路利用者及び第三者への被害を未然に防止し、安全かつ円滑な道路交通の確保を図るため、各種道路構造物の点検を実施しています。

道路法施行規則第四条の五の五第一号に基づいて点検を行う施設

○道路トンネル

○道路橋

○シェッド



○門型標識以外の標識

○舗装



○大型カルバート

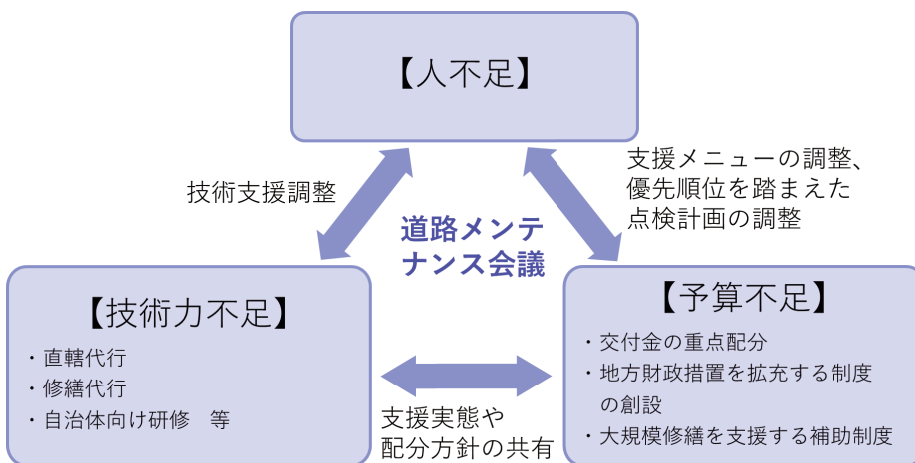
○横断歩道橋

○門型標識等



◆ 道路メンテナンス会議

- 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」を平成26年6月に設置し、予防保全や対策の強化に取り組んでいます。



◆ 老朽化橋梁の里親活動と橋守マイスター



▲ 橋梁の里親活動※1

※1 橋梁点検・補修の講習会や現場作業を体感することにより、若手職員のメンテナンス意識と技術力の向上を目的とした活動（平成26年～）。



▲ 福岡・橋守マイスター会※2

※2 居住地近郊で見守り可能な橋梁の損傷・不具合の通報活動をして頂いているメンテナンス経験豊富な事務所退職者からなるボランティアグループ（平成26年～）。

防災・減災の取組み

備えあれば憂いなし

- 地震台風等の自然災害に備え防災訓練を実施するとともに、リアルタイムで雨量や道路状況を監視しています。
- 災害発生時には、迅速な復旧を行うとともに、自治体の支援としてTEC-FORCE・リエゾンの派遣を行います。

豪雨・雪害への対応

◆令和元年8月豪雨 (R1.8.28)



◆令和5年1月の積雪 (R5.1.24)



TEC-FORCEとリエゾン

- 大規模災害発生時には、迅速な被災状況の把握・調査、被害の拡大防止、被災地の早期復旧等に対する技術的支援、災害対策用機械の派遣支援等を行うTEC-FORCE(緊急災害対策派遣隊)や地方公共団体等での情報収集や支援ニーズの把握などを行うリエゾンを派遣します。

◆TEC-FORCEやリエゾン派遣

～令和6年能登半島地震～



▲被災調査状況(輪島市)

～令和7年8月の大雨(熊本県)～



▲被災状況調査(氷川町)



▲市長へ調査結果を手交(輪島市)



▲町長へ調査結果を手交(氷川町)

防災・減災に関する取組み

◆ 災害に備えた訓練



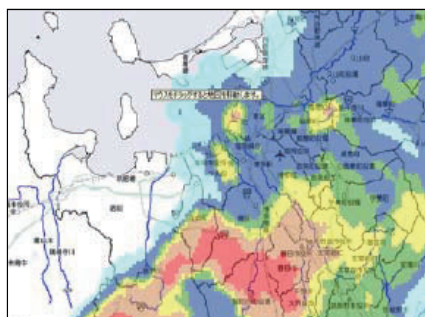
▲防災訓練(R7.6)



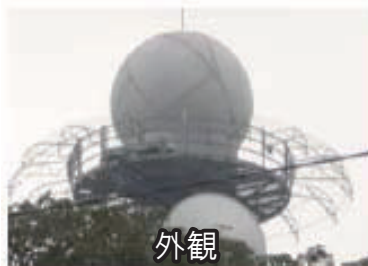
▲スタック車両移動訓練(R7.12)

◆ XRAIN(XバンドMレーダネットワーク)

- XRAIN(定量観測半径60km)は観測可能エリアは小さいものの局地的な大雨についても詳細かつリアルタイムでの観測が可能です。



【XRAIN】
最小観測面積
:250mメッシュ
配信周期
:1分観測から
配信に要する
時間 約1~2分



外観



アンテナ

▲Xバンドレーダ

◆ 道路監視映像の公開

- 一般利用者の方が路面状況等を確認することができるように、ホームページにおいて、道路監視映像を公開しています。



(福岡国道HP)

<https://www.road-info-prvs.mlit.go.jp/roadinfo/pc/>

◆ 防災コンテナ型トイレ



- 平常時には道の駅うきはの第3駐車場の公衆トイレとして利用しており、災害時には被災地へ設置することで災害発生後の過酷な生活環境での衛生環境の改善・健康2次被害の防止・ストレス緩和などの課題解決に貢献します。
- 令和6年能登半島地震の際、道の駅「あなみず」(石川県穴水市)に派遣し、設置しました。



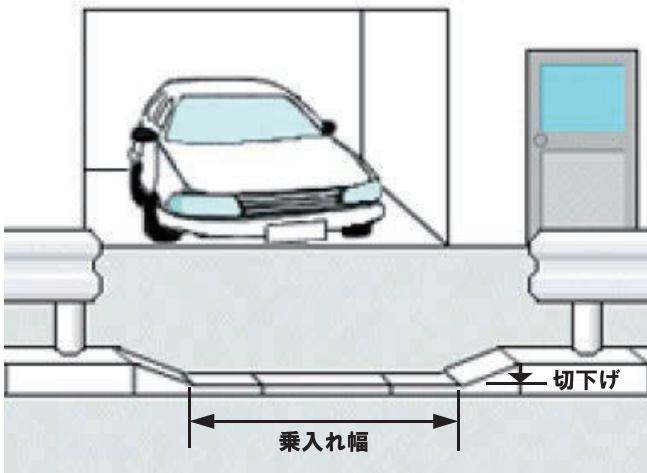
トイレの内観

道路の許可申請の仕組み

安全で快適な道路空間のために

1 乗り入れ口等の工事

- 自らの必要に基づいて、車両の出入りのための歩道の切り下げ、ガードレールの撤去、法面埋め立てなど道路に関する工事を行うときは、道路管理者の承認が必要です。



▲歩道の切り下げやガードレールの撤去

【主な乗り入れ基準】

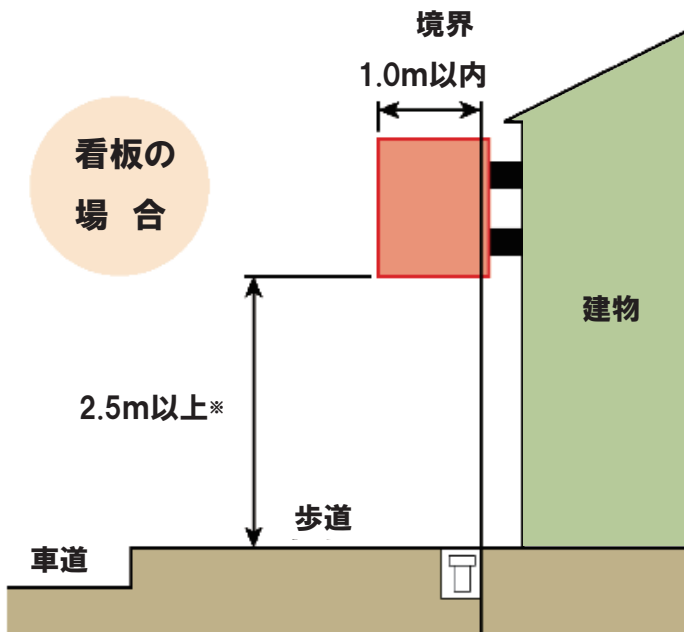
- ・自動車の乗入れ口は原則1箇所
店舗等で自動車が頻繁に出入りする場合は2箇所
- ・乗入れ口の相互の間隔は、原則10mを確保

車種	乗入れ幅
乗用車、小型貨物自動車	4.0mまで
普通貨物自動車	4.0m～8.0m
大型及び中型貨物自動車	8.0m～12.0m

▲直角に進入する場合の乗入れ幅

2 道路の占用

- 看板、日除け、標識、足場等を設置するときは道路管理者の許可が必要です。また通行の支障となる歩道の置き看板、のぼり旗等は許可できません。



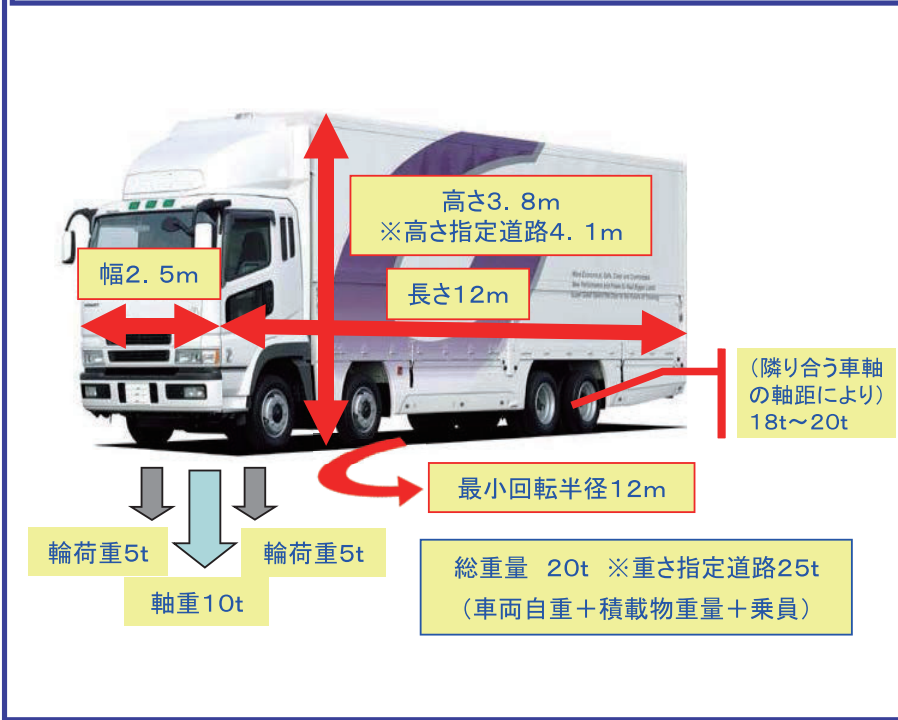
※車道の場合は4.5m以上



3 特殊車両通行許可制度

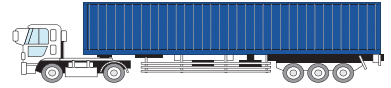
- 道路法第47条の2により車両の大きさや重さの最高限度(一般的制限値)が定められ、最高限度を超過した車両(以下、特殊車両)が道路を通行する際は、道路管理者の許可が必要です。

車両制限令第3条第1項に基づく車両の一般的制限値(上限値)

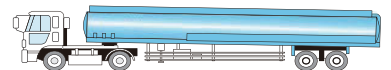


特殊車両の例

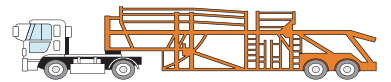
【バン型セミトレーラ】



【タンク型セミトレーラ】



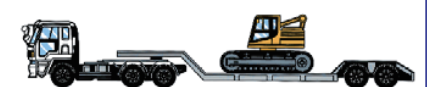
【自動車運搬用セミトレーラ】



【国際海上コンテナ用セミトレーラ】



【重量物運搬用セミトレーラ】



【トラック・クレーン】



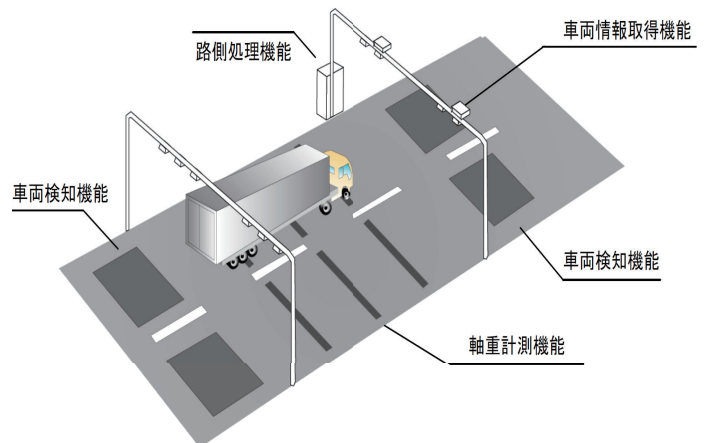
【罰則の実施】

- 道路法に基づき、道路管理者は車両総重量の基準の2倍以上の悪質な違反者を即時告発するものとしてされています。

- 現地取締り及び車両重量自動計測装置を活用した指導取締りにより、事業者への法令遵守の意識の向上を促すとともに道路構造の保全及び交通の危険防止を図っています。



▲現地取締り



▲車両重量自動計測装置のイメージ

道路の維持管理

日々のケアが大切

- 安全・安心な道路サービスを提供するため、日々、道路を維持管理しています。また、地域住民や道路利用者と連携した維持管理の取組みも推進しています。

日常の維持管理



▲巡回



▲清掃



▲除草



▲剪定



▲照明灯維持管理



▲除雪



▲歩道清掃



▲穴ぼこの補修

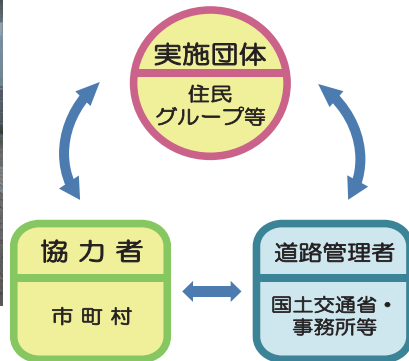


▲ひび割れの補修

地域住民の参画

1 ボランティア・サポート・プログラム (V・S・P)

- V・S・Pは地域や企業の皆様にボランティアにて国道の美化活動をしていただくプログラムです。管内の多くの皆様に道路をサポートしていただいています。



▲ボランティア・サポート・プログラムの体制 (3者協定)



2 道路協力団体

- 道路協力団体に登録されると、オープンカフェ等の道路の魅力向上のための活動で得た収益により、除草・清掃等の道路管理活動(公的活動)を充実させることが可能になりました。

収益活動イメージ



オープンカフェ



広告マネジメント



レンタサイクル

公的活動イメージ



道路空間の修景



除草・植栽活動



不法占用調査

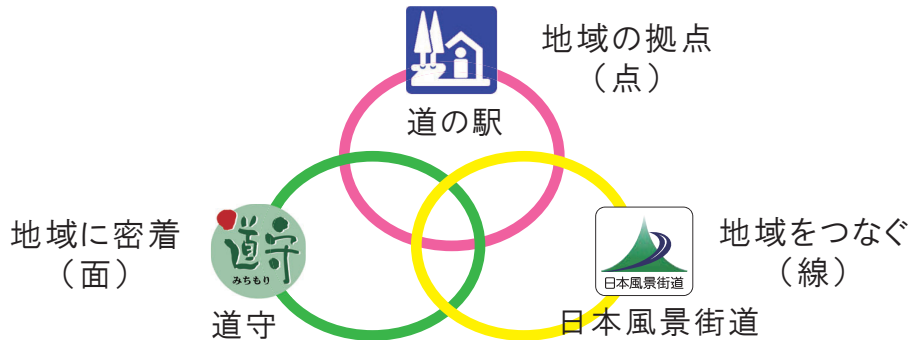


▲けやき通り発展期成会 (福岡市)
(道路協力団体 福岡県内第一号指定)

地域との連携

3つの輪

- 国土交通省の取り組みである、「道の駅」・「道守」・「風景街道」の3者が連携してそれぞれの特性を活かしながら地域振興を目指す考えです。



道の駅



- 道路利用者のための「休憩機能」、道路利用者や地域の方々のための「情報発信機能」そして「道の駅」をきっかけに町と町とが手を結び活力ある地域づくりを共に行うための「地域の連携機能」の3つの機能を併せ持つ休憩施設です。



休憩機能

- ・ 24時間、無料で利用できる駐車場・トイレ

情報発信機能

- ・ 道路情報、地域の観光情報、緊急医療情報などを提供

地域連携機能

- ・ 文化教養施設、観光レクリエーション施設などの地域振興施設

防災機能

- ・ 災害時には防災機能を発現
- ・ 「防災道の駅」に指定し、広域的な防災拠点機能を付与

- 九州の「道の駅」登録数は145箇所となっており、その内、福岡県内は17箇所です。
- 道の駅「うきは」「たちばな」「くるめ」の地域振興施設等は各市が、駐車場の一部やトイレ・休憩室・情報提供施設等は福岡国道事務所で開催を行っています。



左：授乳室
右：おむつ交換台

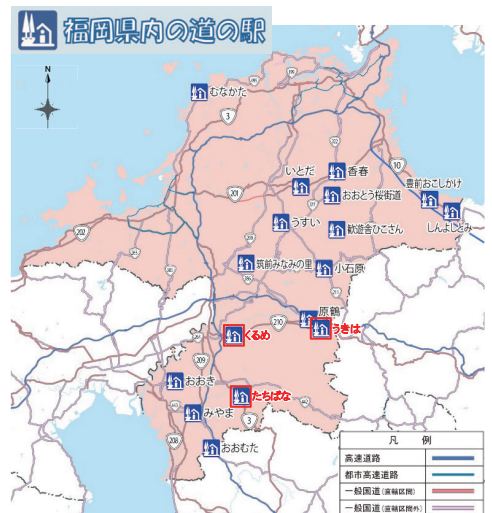
▲道の駅「たちばな」ベビーコーナー：令和3年11月完成



▲防災倉庫
令和8年2月利用開始



▲道の駅「うきは」情報提供室
令和5年2月完成



▲令和8年3月末時点

日本風景街道



● 住民・NPO・企業などが主体となって行政と連携しながら、道を舞台に風景・歴史・文化など地域資源を活かした「美しい景観づくり」「活力ある地域づくり」「観光の振興」を行っていく取り組みです。

◆玄界灘風景街道

※令和4年度 手づくり郷土賞【一般部門】受賞



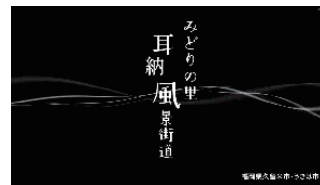
▲つなげるプロジェクト〜歩く唐津街道の旅と松葉かき交流〜

◆みどりの里・耳納風景街道

※令和元年度 年間優秀活動賞受賞



▲「みどりの里・耳納風景街道」風景街道マップ



■魅力ある観光スポットを道の駅のデジタルサイネージを活用して紹介しています。



道守



◆地域住民の参画

● 「道守」を通じて、地域住民の方々による道路清掃、植栽の剪定、花植等の道路管理も行われています。



▲令和7年度 道守ふくおか会議



▲令和7年度 道守功労者表彰



▲道守大川ネットワーク



▲道守くるめネットワーク



▲はかた夢松原の会

DX推進

DX 出張所の取り組み

福岡国道事務所では、さまざまな道路・交通障害を自動検知するためAI等を活用したシステム開発を行っています。モデルとして福岡維持出張所(DX出張所)で実施しており、以下の5UPの実現を目指しています。

◆DX出張所設立後の5UP！

1.初動対応の迅速さUP！

CCTV の画像解析による道路障害の早期発見

2.CCTV未設置区間でも状況把握の迅速さUP！

ETC2.0 データを活用した道路障害の早期発見

3.点検効率UP！(巡視時の見落とし防止)

エッジ AI カメラによるポットホール等の自動検知

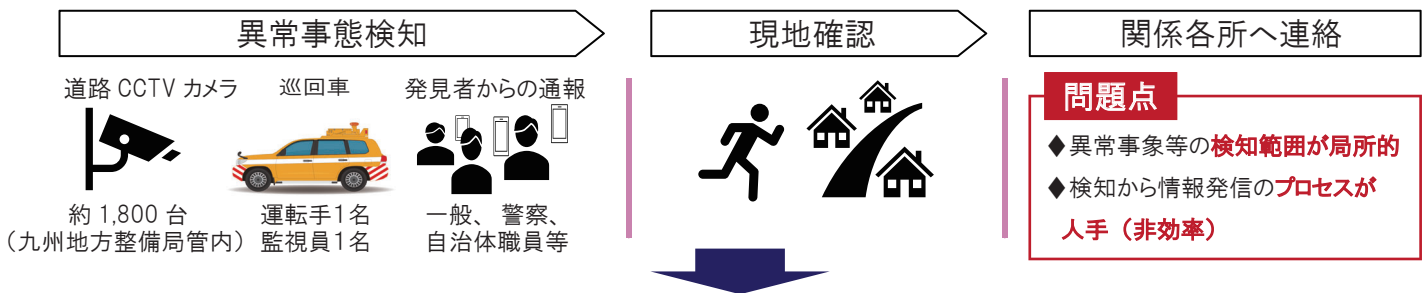
4.情報提供・共有の効率と迅速さがUP！

道路障害情報の自動配信（関係者 / 道路利用者へ）

5.道路利用者からの問合せ等の効率UP！

区画線・舗装劣化状況の視覚的な把握

Before



After

◆現在のシステム開発状況(令和8年3月)



DX推進に関する取り組み

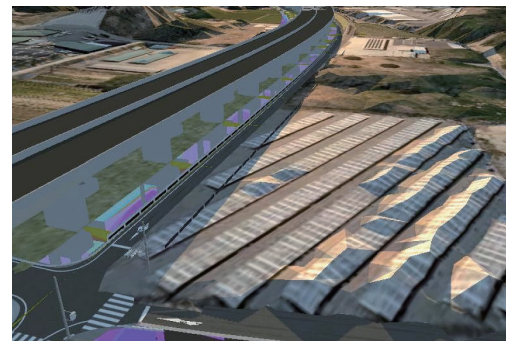
計画段階 ▶ メタバースを活用した合意形成の実施

博多バイパス事業説明会において、ゲームエンジンで作成したメタバースを活用した事業説明会を行っています。



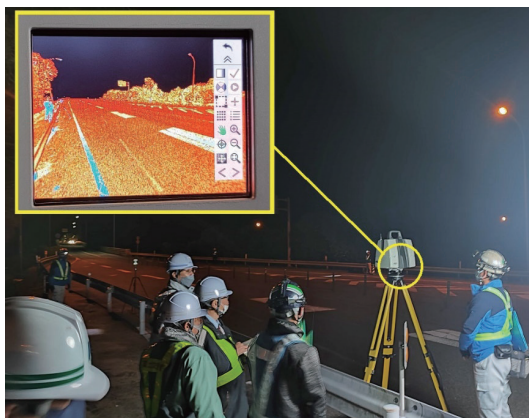
CIM成果の活用

国道202号今宿地区において、3次元モデルを用いた用地協議や太陽光発電施設の日照時間予測を行っています。



施工段階 ▶ ICT施工による省力化・省人化の推進

国道202号糸島地区と福岡地区において、3D点群データを活用した3次元測量や3Dマシンコントロールによる舗装工事を行っています。



管理段階 ▶ UAV機器による橋梁点検の実施

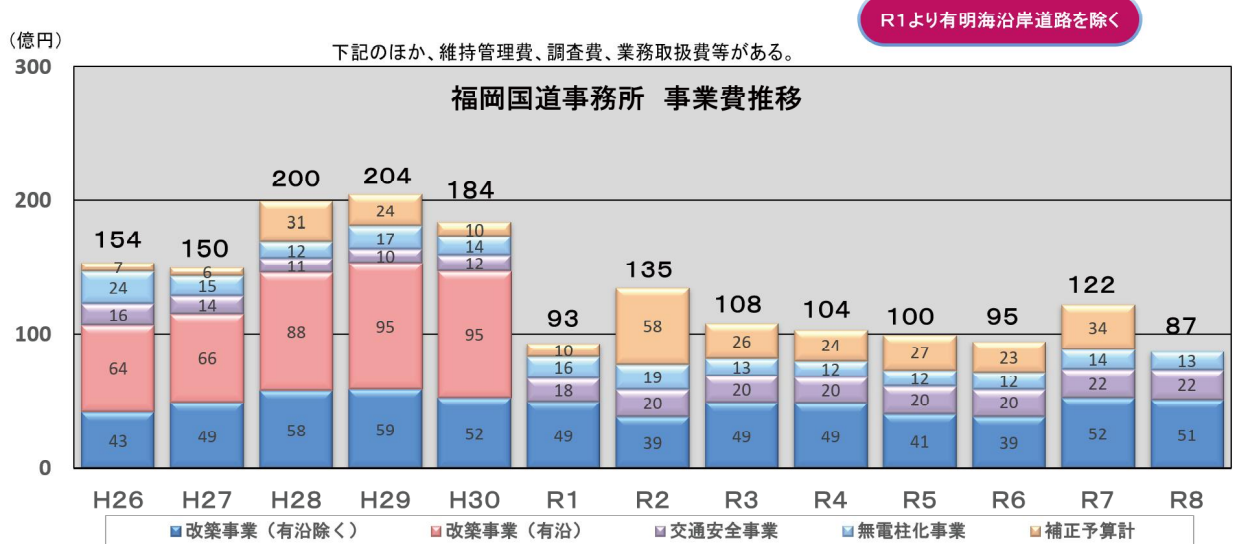
国道3号辺春側道橋において、UAV機器を活用した橋梁点検を実施しています。



数字で見る福岡国道事務所

87億円

2026年度の改築等(改築事業、交通安全事業、無電柱化事業)を行うための予算です。



※なお、維持管理費を含んだ事務所全体事業費(R8当初予算)は、137億円です。また、R7補正予算を含めた事務所全体事業費は、171億円です。

109箇所

過去4年間における平均的な交通事故発生状況を基に選定された『第6次事故危険箇所』(福岡管内では32箇所)

※R8.3 現在

171箇所

道路利用者等の意見を踏まえ選定された福岡県内の『主要な渋滞箇所数』です。(福岡国道管内では120箇所)

※R8.3 現在

105,367台/24時間

福岡国道管内で『24時間あたり交通量の最大観測区間』の交通量です。最大観測区間は、国道3号下原交差点付近です。

※観測期間:R7.4~R8.3

ワースト5位

全国における交通事故発生件数の福岡県の順位です。

※R6発生件数

1,012件

令和6年度に緊急ダイヤル等により受け付けた福岡国道管内の問い合わせ件数です。動物の死骸、落下物、段差・ポットホールなどが主な問い合わせ内容です。

※集計期間:R6.4~R7.3

134団体

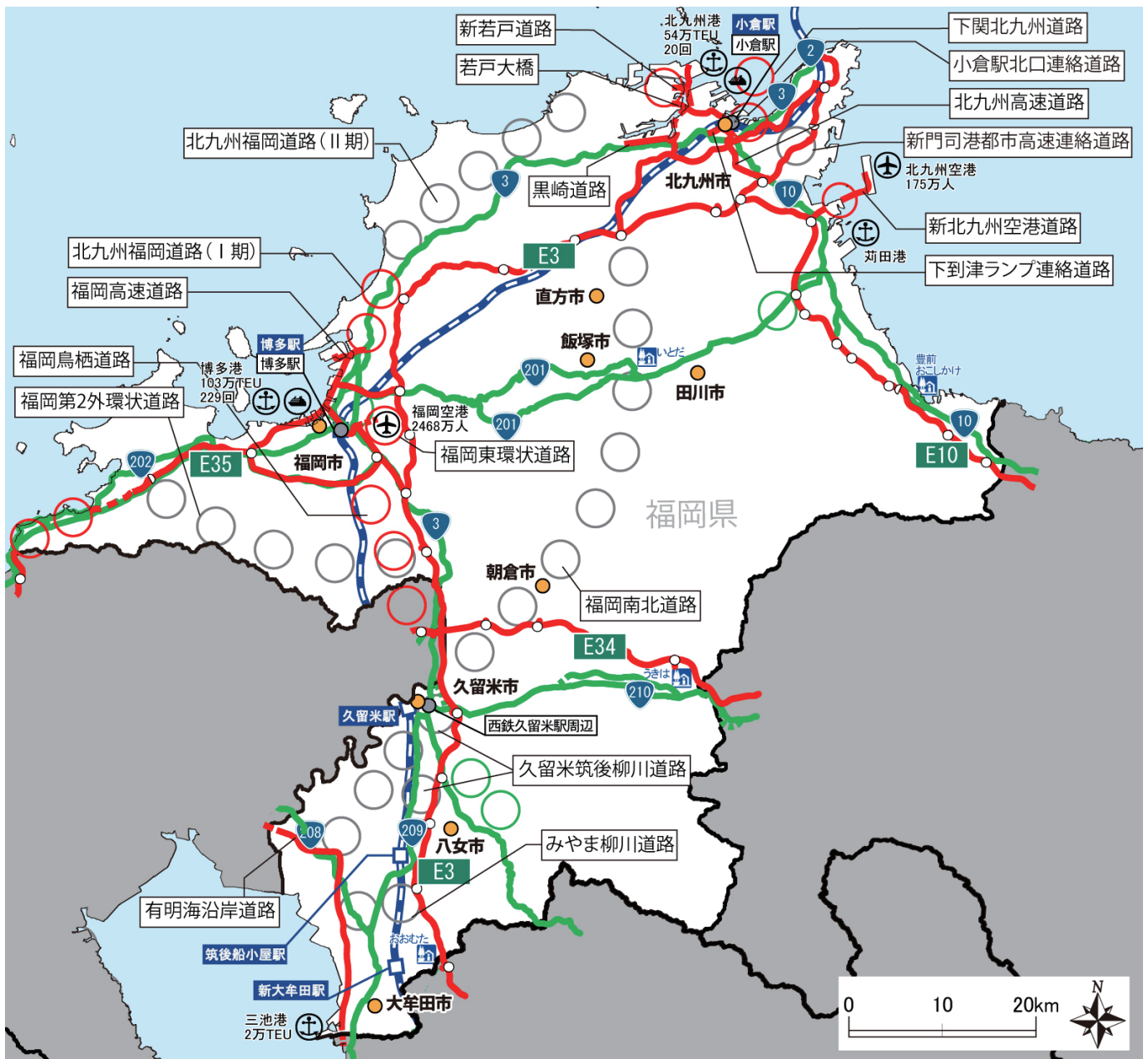
災害時の迅速な被災状況把握や円滑かつ的確な災害対応を図るため、福岡国道事務所と地元建設会社等において、災害協力の協定を締結した団体数です。

※R8.4.1 現在

改築事業のあゆみ

昭和43年	国道3号 博多バイパス 事業化
昭和45年	国道202号 今宿バイパス 事業化
昭和48年	国道3号 筑紫野バイパス 事業化 国道202号 福岡外環状道路 権限代行として事業化 国道210号 浮羽バイパス 事業化
昭和52年5月	国道201号 八木山バイパス 事業認可
昭和54年	国道3号 博多バイパス(松島3丁目交差点~新二又瀬橋交差点) 6車線開通
昭和60年2月	国道201号 八木山バイパス 暫定2車線開通
昭和60年12月	国道202号 今宿道路(福岡市西区拾六町~十郎川交差点) 4車線開通
昭和62年1月	国道202号 今宿道路(十郎川交差点~団地入口交差点) 4車線開通
昭和63年	国道497号 今宿道路(西九州自動車道) 事業化 国道208号 有明海沿岸道路(高田大和バイパス) 事業化
平成元年1月	国道3号 博多バイパス(松島交差点~松島3丁目交差点) 6車線開通
平成元年12月	国道202号 福岡外環状道路(福岡市城南区片江3丁目) 4車線開通
平成5年	国道208号 有明海沿岸道路(大川バイパス) 事業化
平成10年3月	国道3号 筑紫野バイパス(筑紫野市大字石崎~同市大字筑紫) 4車線開通
平成10年9月	国道497号 今宿道路(西九州自動車道)(福岡西料金所~周船寺IC) 暫定4車線開通
平成11年	国道208号 有明海沿岸道路(大牟田高田道路) 事業化
平成13年10月	国道497号 今宿道路(西九州自動車道)(福重JCT~周船寺IC) 4車線開通
平成15年3月	国道202号 今宿道路(団地入口交差点~高崎交差点) 4車線開通
平成15年11月	国道497号 今宿道路(西九州自動車道)(周船寺IC~前原市東) 4車線開通
平成16年3月	国道202号 今宿道路(高崎交差点~周船寺IC) 4車線開通
平成17年3月	国道202号 今宿道路(真方交差点~上深江交差点) 4車線開通
平成17年	国道202号 赤坂橋架替 事業化
平成18年	国道322号 八丁峠道路 事業化
平成19年3月	国道202号 今宿道路(周船寺交差点~飯氏交差点) 4車線開通
平成19年	国道3号 鳥栖久留米道路 事業化
平成20年3月	国道208号 有明海沿岸道路(大牟田IC~高田IC) 暫定2車線開通 国道208号 有明海沿岸道路(柳川西IC~大川東IC) 暫定2車線開通
平成21年3月	国道208号 有明海沿岸道路(高田IC~大和南IC) 暫定2車線開通
平成22年2月	国道210号 浮羽バイパス(水分東交差点~百堂坂交差点) 暫定2車線開通
平成22年3月	国道202号 福岡外環状道路(福岡市南区的場~同市早良区野芥) 4車線開通
平成23年2月	国道202号 福岡外環状道路(福岡市早良区野芥~同市西区拾六町) 4車線開通
平成23年4月	国道202号 福岡外環状道路全線(福岡市博多区立花寺~同市西区拾六町) 4車線開通
平成24年1月	国道208号 有明海沿岸道路(三池港IC~大牟田IC) 暫定2車線開通
平成24年2月	国道3号 筑紫野バイパス(筑紫野市大字筑紫~佐賀県基山町白坂) 4車線開通
平成24年9月	国道208号 有明海沿岸道路(大和南IC~徳益IC) 暫定2車線開通
平成24年12月	国道202号 赤坂橋架替 開通
平成25年	国道202号 春吉橋架替 事業化
平成25年4月	二丈浜玉有料道路無料化 国道202号 今宿道路(飯氏交差点~波多江交差点) 4車線開通
平成25年12月	国道210号 浮羽バイパス(田主丸中学校北交差点~水分東交差点) 暫定2車線開通
平成26年	国道202号 周船寺橋架替 事業化
平成27年3月	国道202号 今宿道路(波多江交差点~有田中央交差点) 4車線開通
平成29年9月	国道208号 有明海沿岸道路(徳益IC~柳川西IC) 暫定2車線開通
平成30年3月	国道208号 浦島橋架替 開通 国道3号 博多バイパス(下原交差点~松島交差点) 6車線開通
平成30年5月	国道3号 名島橋国の登録有形文化財(建造物)に登録
平成31年1月	国道202号 今宿道路(有田中央交差点~真方交差点) 4車線開通
平成31年	国道201号 八木山バイパス 事業化(NEXCOとの合併施工)
令和元年11月	国道322号 八丁峠道路(嘉麻市大力~朝倉市秋月野鳥) 全線開通
令和3年2月	国道202号 周船寺橋架替 開通
令和4年	国道3号 博多バイパス(下臼井~空港口) 事業化
令和4年4月	国道202号 春吉橋架替 開通
令和5年	国道3号 広川八女バイパス 事業化
令和7年3月	国道201号 八木山バイパス(篠栗IC~筑穂IC) 4車線開通

広域道路ネットワーク計画図（福岡県拡大図）

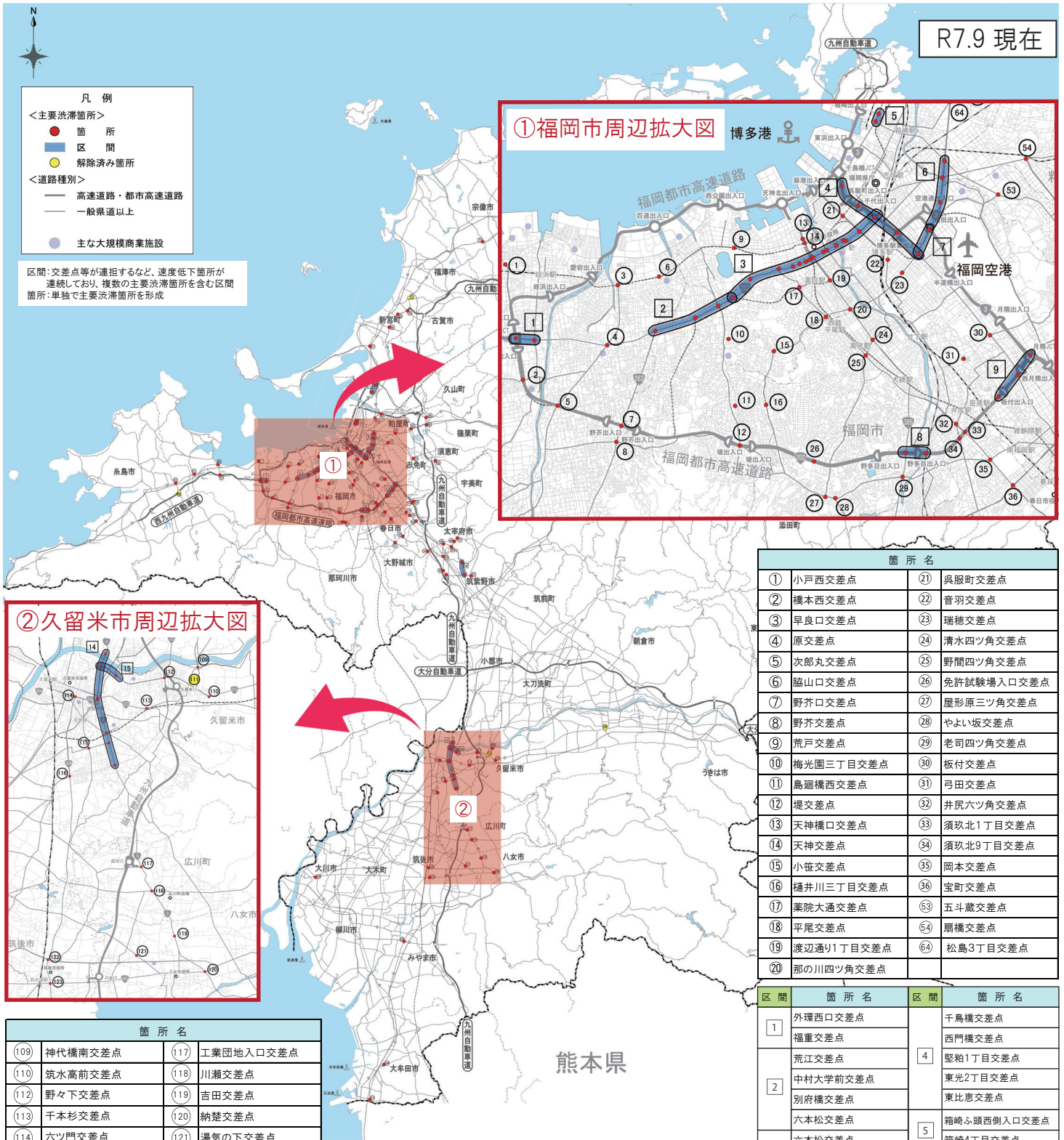


高規格道路	供用中	——
	事業中	- - - - -
	調査中	○ ○ ○
一般広域道路	供用中	——
	事業中	- - - - -
	調査中	○ ○ ○
構想路線		○ ○ ○

凡例	
●	主な都市
✈	主な空港 (2019年乗降客数(万人))
⚓	主な港湾 (2019年コンテナ貨物取扱量(万TEU) (2019年クルーズ船寄港数(回)))
🏠	広域的な防災機能強化を図る「道の駅」
●	●● 駅 主な交通拠点
—●—	●● 駅 新幹線

※R3.7.1時点
 ※本計画図は、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。

地域の主要渋滞箇所（福岡国道事務所管内）



箇所名	
⑩9 神代橋南交差点	⑩17 工業団地入口交差点
⑩10 筑水高前交差点	⑩18 川瀬交差点
⑩12 野々下交差点	⑩19 吉田交差点
⑩13 千本杉交差点	⑩20 納楚交差点
⑩14 六ツ門交差点	⑩21 湯気の下交差点
⑩15 西町交差点	⑩22 免許試験場交差点
⑩16 野伏間交差点	⑩23 山ノ井交差点

※109 神代橋南交差点 (R1.8 位置・交差点名変更)

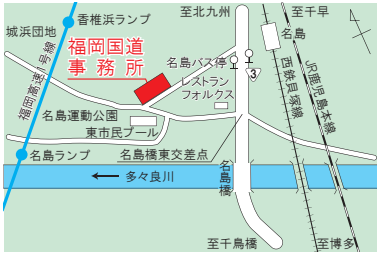
区間	箇所名	区間	箇所名
14	久留米大橋北交差点	15	東櫛原交差点
	東櫛原交差点		中央公園北交差点
	(仮)通東町7丁目交差点		
	東町交差点		
	一丁田交差点		
	苅原交差点		
	上津荒木交差点		

福岡県内の主要渋滞箇所

主要渋滞箇所数	集約される区間数	箇所数
171箇所	15区間 ※51箇所が含まれる	120箇所

区間	箇所名	区間	箇所名
1	外環西口交差点	4	千鳥橋交差点
	福重交差点		西門橋交差点
2	荒江交差点	5	堅粕1丁目交差点
	中村大学前交差点		東光2丁目交差点
3	別府橋交差点	6	東比恵交差点
	六本松交差点		榑崎ふ頭西側入口交差点
4	六本松交差点	7	榑崎4丁目交差点
	赤坂3丁目交差点		下臼井交差点
5	警固交差点	8	新二又瀬橋交差点
	(仮)大名1丁目交差点(1)		空港口交差点
6	(仮)大名1丁目交差点(2)	9	榑田交差点
	警固神社前交差点		榑田交差点
7	今泉1丁目交差点	10	東比恵交差点
	渡辺通4丁目交差点		ガンセンター入口交差点
8	三光橋交差点	11	の場南交差点
	春吉交差点		立花寺北交差点
9	春吉橋東交差点	12	井相田1丁目交差点
	中洲1丁目交差点		西田橋南交差点
10	祇園町西交差点	13	高雄交差点
	祇園町交差点		針街交差点
11	堅粕1丁目交差点		

事務所・出張所のご案内



国土交通省 九州地方整備局 福岡国道事務所

〒813-0043
福岡市東区名島 3丁目 24-10
TEL(092)681-4731 (代表)
FAX(092)682-7760 (代表)



福岡維持出張所

〒813-0041
福岡市東区水谷2丁目 55-11
TEL(092)405-0396
FAX(092)672-9040



福岡西維持出張所

〒819-0041
福岡市西区拾六町4丁目 64
TEL(092)405-0468
FAX(092)885-4190



久留米維持出張所

〒830-0052
久留米市上津町字中尾山 2199-38
TEL(092)405-0482
FAX(0942)21-5606



久留米維持出張所 瀬高庁舎

〒835-0024
みやま市瀬高町下庄 801-3
TEL(092)405-0598
FAX(0944)62-5642

福岡国道事務所に関する最新の情報は、
ホームページやX (旧Twitter) やインスタグラムよりご覧頂けます。

▶ 福岡国道事務所HP



(<https://www.qsr.mlit.go.jp/fukkoku/>)



福岡国道ホームページ
QRコード

▶ 福岡国道X



(https://x.com/mlit_Fukkoku)



福岡国道X
QRコード

▶ 福岡国道Instagram



(https://www.instagram.com/kyusyu_chisei_fukkoku/)



福岡国道Instagram
QRコード

道路の異状を
発見したら…

**緊急
通報 #9910**
道路緊急ダイヤル 24時間受付
(通話料無料)

道に関する
ご意見・ご提案・ご相談は

道の相談室
TEL 092-672-5614
FAX 092-476-3514
(通話料有料)

受付時間 月～金 9:30～17:00
(土日祝日および年末年始は除く)

