

道路事業関係

国道201号 八木山バイパス【直轄】

や き や ま ふ く お か ち く ほ う

- 国道201号八木山バイパスは、福岡都市圏と筑豊地域を結ぶ国道201号の2車線区間を4車線化することにより、交通ボトルネックを解消し、信頼性の高いネットワークを構築するとともに、対面通行区間を解消し、安全・安心の確保を目的とする4車線拡幅事業。
- 片側2車線の信頼性の高いネットワークの構築により、事故や積雪時のスタック車両等による交通規制のリスクが軽減され、物流の速達性、定時性が確保されることで地域産業を支援。

《位置図》



《諸元等》

事業区間：福岡県糟屋郡篠栗町篠栗
～飯塚市弁分

延長：13.3km
全体事業費：360億円
R3当初：32.5億円（事業費）

※有料道路事業と公共事業の組み合わせによる整備方式

《整備効果》

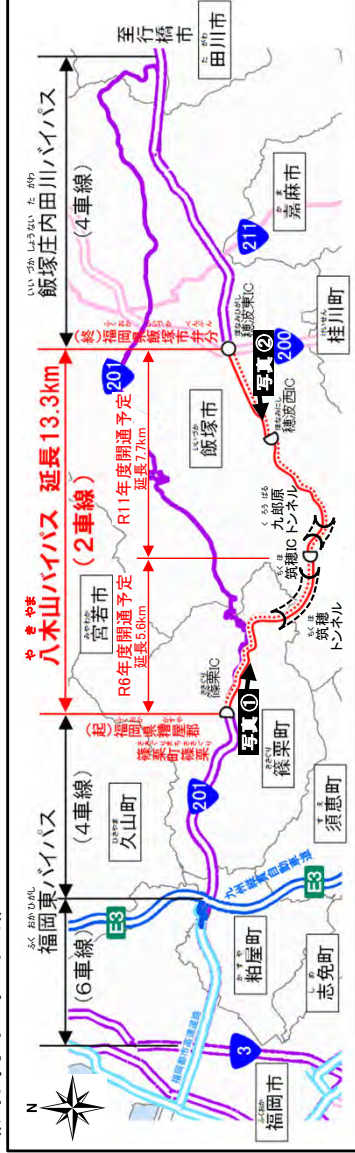
【写真①】スタック車両の発生状況



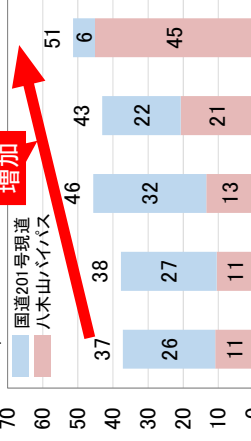
【写真②】正面衝突事故の発生状況



《路線位置図》



(百台/日)



八木山バイパス
通行規制の
発生状況
(H27～H29(3年間))
資料：国土交通省資料

▲ 大型車交通量の推移



輸送用
機械器具
※35%

食料品
鉄鋼業1%
9%

輸送用機械器具
※輸送用機械器具
自動車部品等

資料：H29工業統計

▲ 福岡県の製造品出荷額



▲ 自動車関連企業位置図

▲ 大型車交通量の推移



輸送用
機械器具
※35%

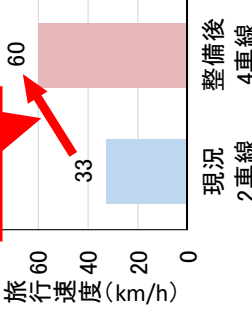
食料品
鉄鋼業1%
9%

輸送用機械器具
※輸送用機械器具
自動車部品等

資料：H29工業統計

▲ 福岡県の製造品出荷額

▲ 八木山バイパスの旅行速度の変化



輸送用
機械器具
※35%

食料品
鉄鋼業1%
9%

輸送用機械器具
※輸送用機械器具
自動車部品等

資料：H29工業統計

▲ 福岡県の製造品出荷額

国道208号 大川佐賀道路【直轄】

継続

道路—3

■大川佐賀道路は、重要港湾三池港、九州佐賀国際空港などの広域交通拠点及び有明海沿岸の都市群を連携する「有明海沿岸道路」の一部を構成する道路。

■大川佐賀道路が整備されることで、九州佐賀国際空港などから観光拠点へへのアクセス性が向上するとともに、観光拠点間の結びつきも強化され、更なる観光客数の増加が期待。

《位置図》



《諸元等》

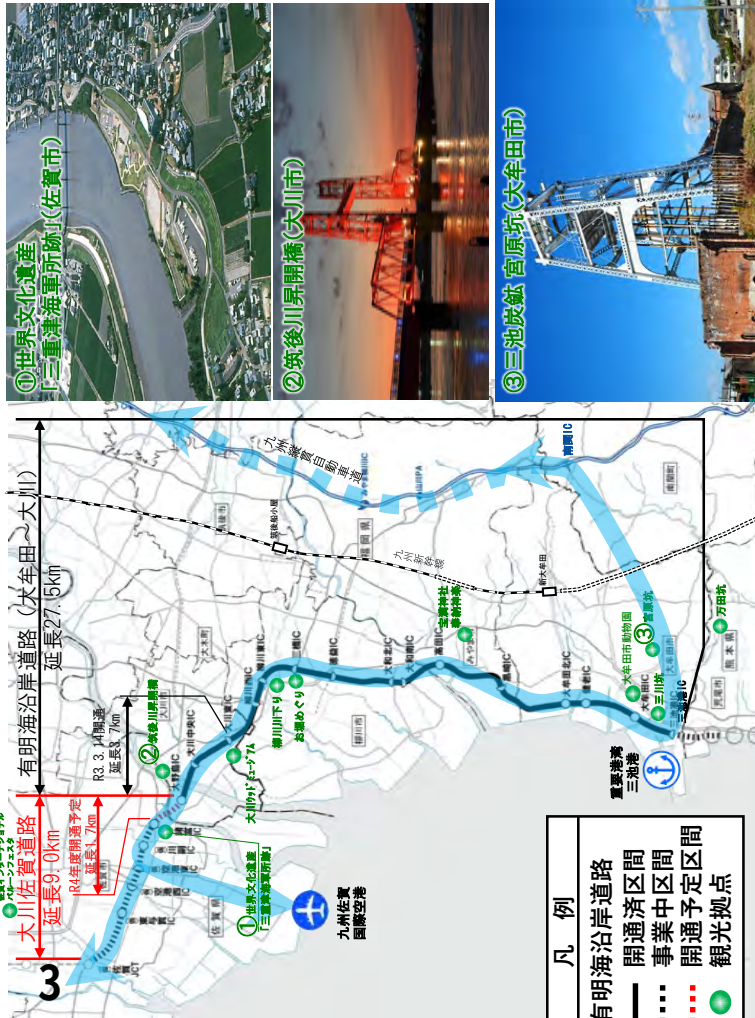
事業区間：福岡県大川市大野島～佐賀県佐賀市嘉瀬町

延長：9.0km

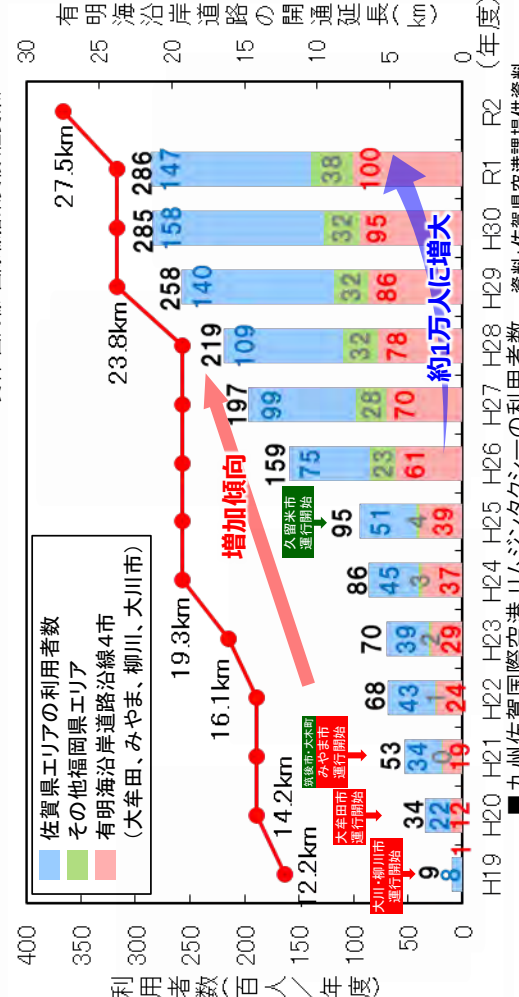
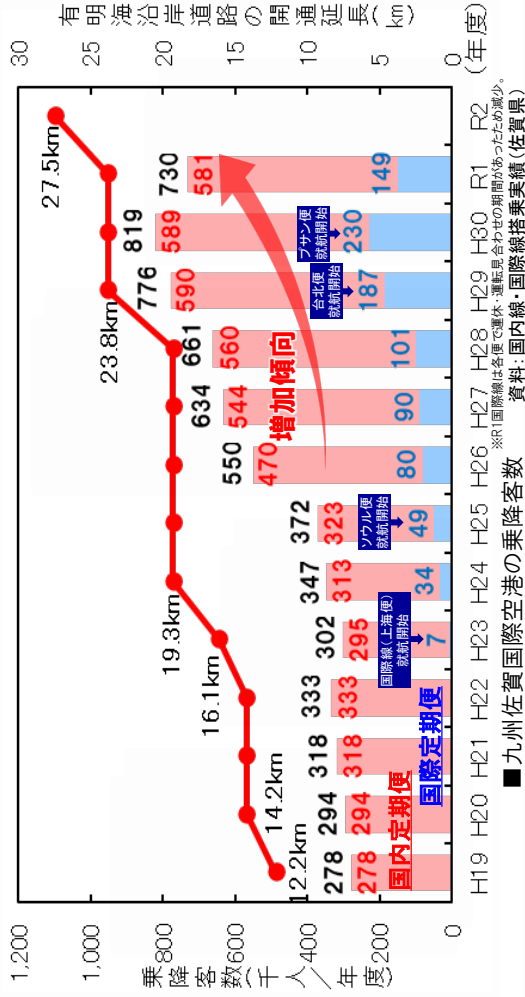
全体事業費：89.8億円

R3当初：54.6億円（事業費）

《平面図》



《整備効果》



福岡3号交通安全対策【直轄】

継続

道路-4

■幹線道路における安全・安心な道路交通環境の創出を目的に事業を推進。

■当該箇所 の交通安全対策により、自転車や歩行者等の安全・安心で、快適な通行空間の確保が図れるとともに、死傷事故件数の減少が期待。

○国道3号 千早・箱崎自転車通行空間整備

ち はや はこざき

《対策イメージ》

自転車と歩行者の通行空間を分離、確保。

《諸元等》

事業区間：福岡県福岡市東区

千早・箱崎

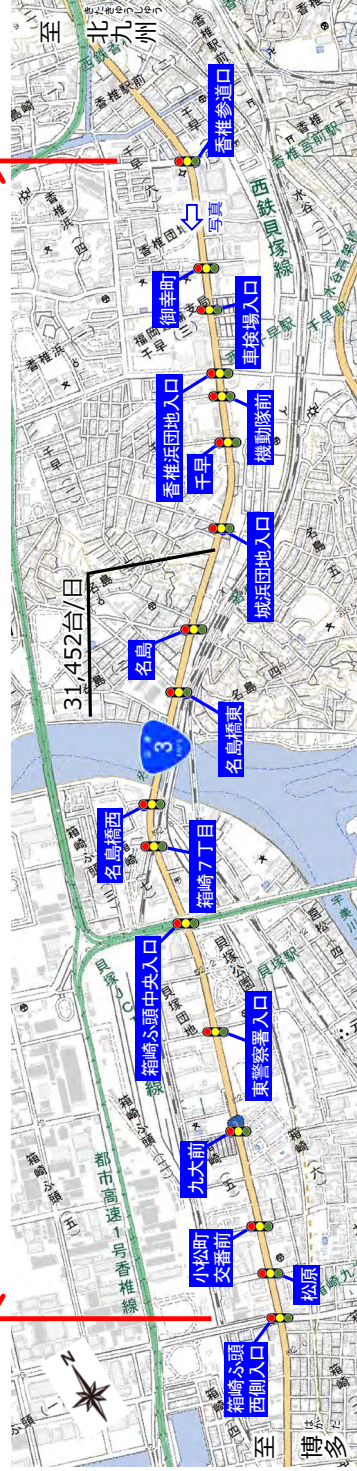
延長：3.8km

R3当初：0.9億円（事業費）



《平面図》

事業箇所 延長 3.8km



《現地状況》



- 無電柱化は、防災、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の形成等を図ることを目的として事業を推進。
- 当該箇所の無電柱化を図ることで、災害時における緊急輸送道路の確保並びに安全で快適な通行空間の確保を図るとともに、良好な都市景観の形成に向けたまちづくりを支援。

○国道3号 千早・名島地区電線共同溝

ち は や ・ な し ま

《位置図》



千早・名島地区電線共同溝

《諸元等》

事業区間：	福岡県福岡市東区千早 ふくおか ち は や ふくおか ひがし 福岡県福岡市東区箱崎 はこさき
延 長	： 4. 6 k m （両側）
全体事業費	： 7 5 億円
R 3 当初	： 1. 4 億円 （事業費）

○整備の必要性

○道路上の電柱は、災害時の倒壊により道路を閉塞させるおそれがあるほか、歩行者等の通行や良好な都市景観の形成の妨げとなる

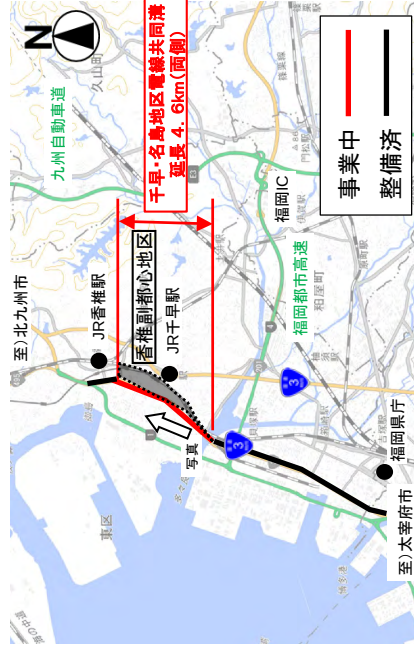


＜電柱の倒壊による道路閉塞の事例＞

＜飛来物による電柱倒壊の事例＞

＜歩行の支障となる電柱の事例＞

《路線位置図》



《現地状況》

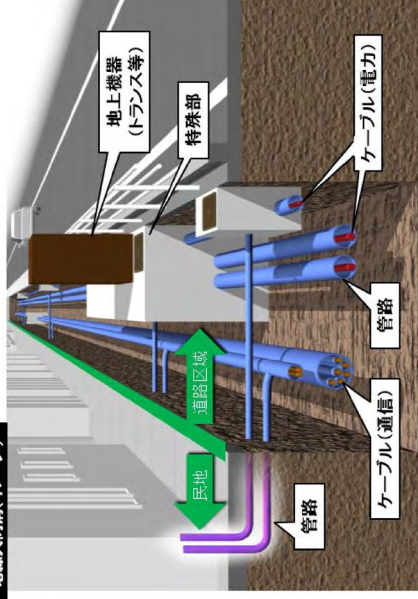


※工事着手前

○電線共同溝とは

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

電線共同溝(イメージ)



- 主要地方道久留米小郡線宮ノ陣橋は久留米市と小郡市を結ぶ緊急輸送路に位置する橋梁であり、1986年の架橋から老朽化が進み、早期に措置を講ずべき状態(判定区分Ⅲ)となっている。
- 宮ノ陣橋は、主桁・横桁の鋼板腐食が著しく進行していることから、令和3年度当初予算の充当により、断面修復や塗替え塗装工等の橋梁修繕工事などの修繕工事等を推進することで、予防保全型メンテナンスへの早期転換を図る。

《代表箇所》

- 事業箇所：宮ノ陣橋（橋長：401m）
- 架設年次：1986年
- 判定区分：Ⅲ（令和元年度）
- 路線名：主要地方道久留米小郡線
- 所在地：福岡県久留米市

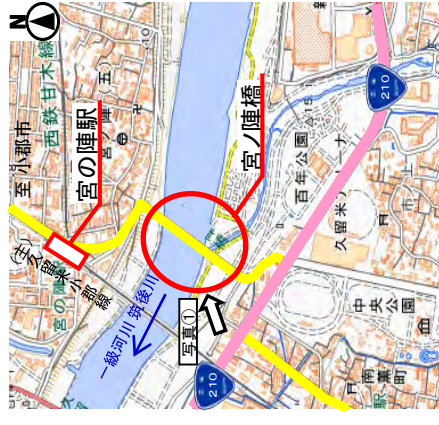
《長寿命化修繕計画》

- 計画の名称
：福岡県 橋梁長寿命化修繕計画
- 事業主体：福岡県
- R3当初：89.5億円（事業費）
- ※修繕・更新・撤去（福岡県内（政令市除く））

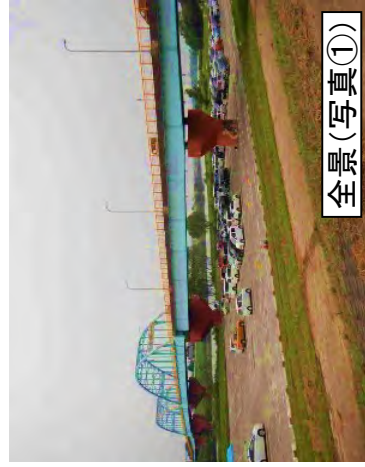
《位置図》



《平面図》

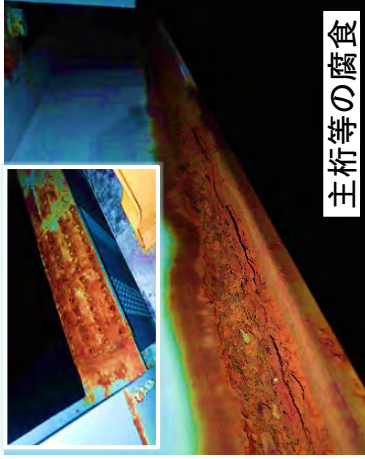


《事業箇所》



全景(写真①)

《現状状況写真》



主桁等の腐食

《対策イメージ》



塗替え塗装工

(市)天草江北島線(嘉瀬工区)

新規

道路ー7

- 佐賀唐津道路（仮）嘉瀬北ICへのアクセス道路として、現道である天草江北島線の車道・歩道の拡幅、右折レーンの設置等を行い、交通の円滑化等に資する道路。
- 有明海沿岸道路および佐賀唐津道路等の高規格道路との一体的な整備により、交流圏の拡大および物流の効率化に寄与。

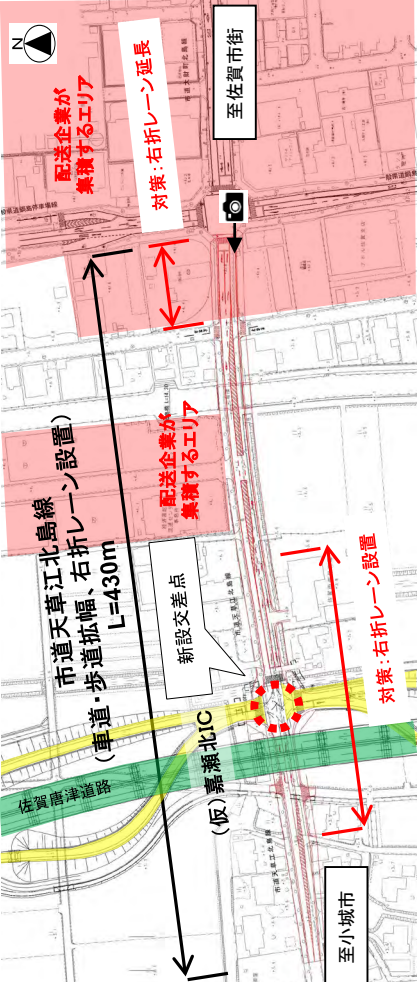
《位置図》



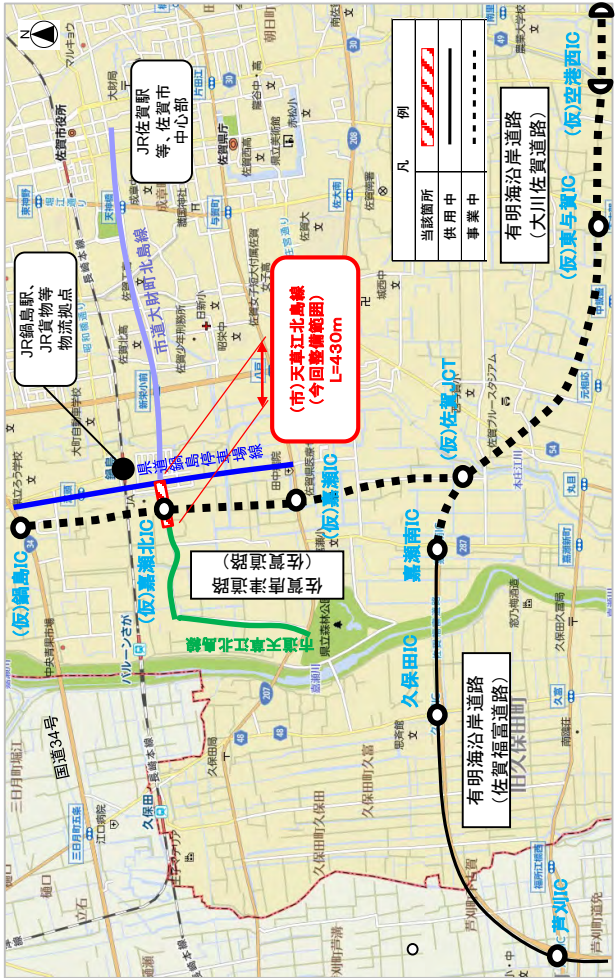
《諸元等》

事業区間：佐賀県佐賀市嘉瀬町大字荻野
～鍋島町大字八戸
事業主体：佐賀市
延長：0.4km
全体事業費：3.9億円
R3当初：0.2億円(事業費)

《対策イメージ》



《平面図》



《現地状況写真》



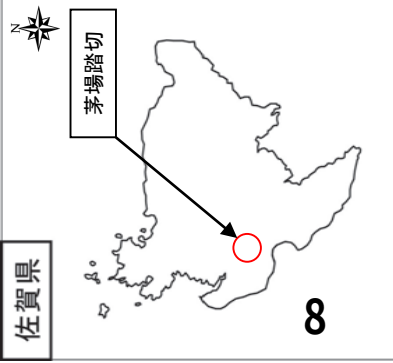
《整備効果》

- 貨物輸送における鉄道と道路の結節点であるJR鍋島駅と、高規格道路とのスムーズな連携が可能となることによる物流の効率化
- 佐賀唐津道路および有明海沿岸道路の沿線都市と、佐賀市中心部との交流促進による市街地の活性化
- 歩道拡幅による、歩行者自転車車の安全・安心な通行空間の確保

■JR佐世保線の三間坂駅の東側に位置する茅場踏切は、通学路に指定されているが、車道が狭小で歩道もなく、H28年には、緊急に対策の検討が必要な踏切道とされ、H29年1月には課題のある踏切として指定。

■踏切改良(車道拡幅、歩道設置)と同時に自転車歩行者道の整備及び道路拡幅工事を実施することで、自動車交通の円滑化及び自転車歩行者の交通安全を図る。

《圖位》



《諸元等》

事業箇所：佐賀県武雄市山内町三間坂
さ が たけ お やまうちょう み まさか

事業主體：佐賀県

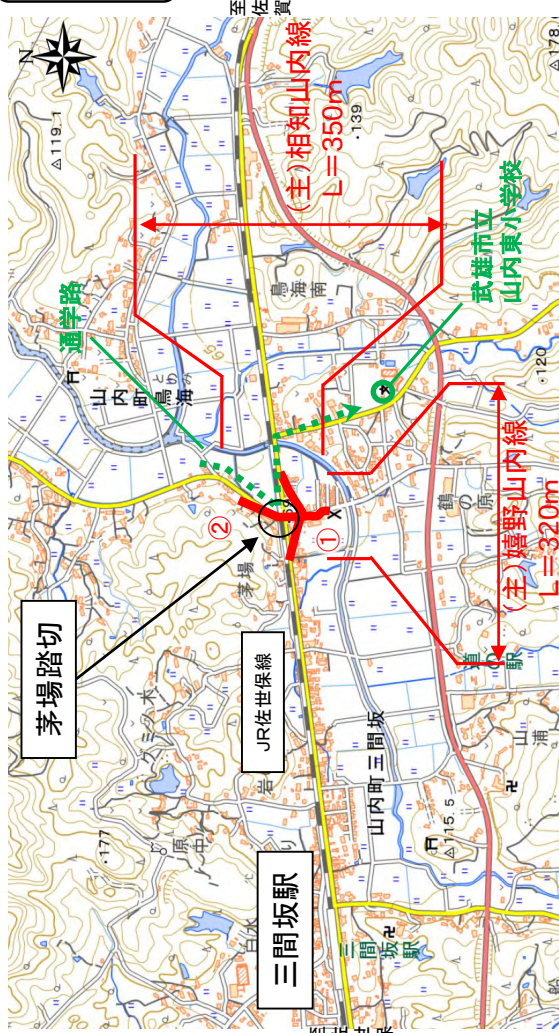
对策内容：踏切構造改良

R3当初:0.5億円(事業費)

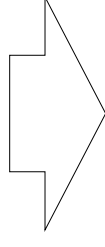
《果效》



《圖學》



- ・交差点が鋭角交差となっているため、見通しが悪く、大型車が通行しづらい形状となっている。
- ・踏切道内や前後の道路には歩道がないため、児童を含む歩行者や自転車利用者が危険な状況となっている。



本事業により、踏切改良（車道拡幅、歩道設置）を行い、自動車交通の円滑化及び自転車歩行者の交通安全を図る。

■森山拡幅は、南島原市から諫早市に至る延長約50kmの「島原道路」の一部を構成し、地域産業活性化等に

寄与する道路。

■森山拡幅の整備により、沿線都市と広域共通拠点（長崎自動車道や現在整備中の九州新幹線西九州ルート）との所要時間短縮や高速定時制の確保が図られ、島原地域の観光物流促進や農産物等の物流効率化、自専道整備による交通混雑の緩和や交通安全性の向上を期待。

《圖體位》



《諸元等》

事業区間：長崎県雲仙市愛野町乙
～諫早市長野町

延長: 7.6km

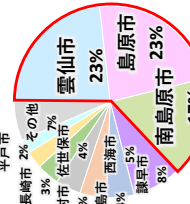
全体事業費：549.0億円

当初: 25.0億日元(事業費)

《整備効果》

■今後期待される効果(地域産業の支援)

▶長崎県の農業産物(野菜)の割合



資料：平成29年市町村別農業產出額
(推計)(農林水産省)

島原半島で
県内の約6割

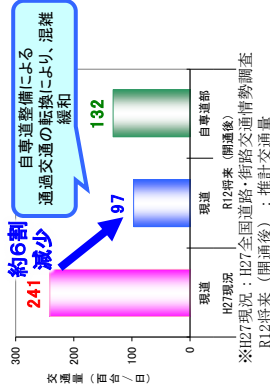
▼秋植えばれいしょの出荷量全国シェア

順位	順位	県名	出荷量 (t)	割合
1位	1位	長崎	16,200	58%
2位	2位	鹿児島	8,560	31%
3位	3位	沖縄	880	3%
4位	4位	広島	600	2%
5位	5位	宮崎	529	2%

資料：作物統計調査(H29：農林水産省)

■今後期待される効果(交通混雑の緩和)

▼事業中区間の交通量の变化



※H27現況：H27全国道路・街路交通情勢調査
R12将来（開通後）：推計交通量

資料：プロブデータ

区間：雪仙市愛野町～諫早市長野町（国道57号）

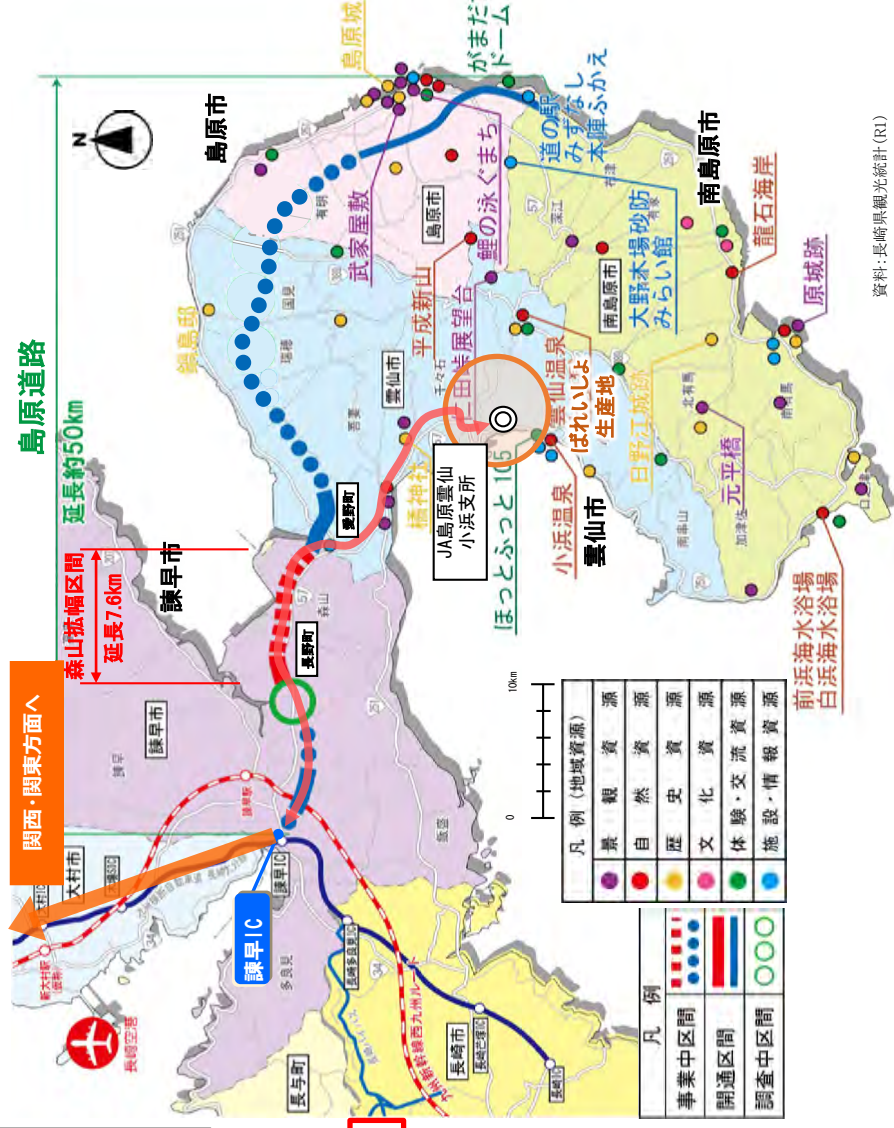
区間：釜山市支那町一昧子市長町間（国道31号）
期間：H30.4.1～H31.3.31（平日下り） 7:30～7:45

※整備後：泰山車IC～尾嶺IC間を白東道（設計速度80km/h）利用；NO.4、1～No.1、3、5、7、9、11、13

で走行した提案を相定
不重開区；林田米IC一尾崎IC間を日守垣（区間延長600M/11

《路線位置圖》

■島原道路の整備状況・島原半島の観光施設分布



資料：長崎県観光統計(R1)

国道497号 松浦佐々道路【直轄】

まっ っ う ら さ ざ

道路—10

継続

まっ う ら さ ざ ふくおか たけ お

■松浦佐々道路は、福岡県福岡市から長崎県を通過し、武雄市に至る「西九州自動車道」の一部を構成し、九州北西部地域の企業立地、観光、物流、住民生活に寄与する道路。

■企業立地においては、開通区間沿線で道路整備を見込んだ企業立地が進んでおり、平戸市にも新たな工業団地が造成。
松浦佐々道路の整備により、周辺市町へのアクセスが向上することで、新たな企業立地や雇用の創出など、地域産業の活性化を支援。

《位置図》



《諸元等》

事業区間：長崎県松浦市志佐町
～北松浦郡佐々町沖田免
延長：19.1km
全体事業費：907億円
R3当初：95.6億円(事業費)

《整備効果》

西九州自動車道沿線で福岡からの来訪者が
約1.2倍に増加



▲8月休日の福岡県からの来訪者推移
(佐世保市・平戸市・松浦市・佐々町)

※資料：RESAS（地域経済分析システム）の潜在人口データ
(携帯電話の運用データに基づくデータ)

▲沿線市町の進出企業数推移(累積)

※資料：各市町提供資料及び各市町村ホームページ

《路線位置図》



※写真出典：長崎県企業誘致ガイドHP

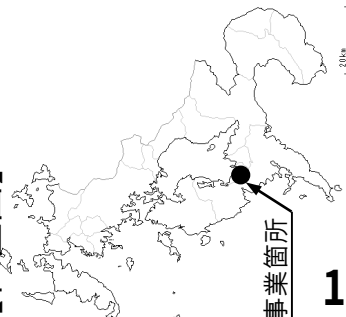
(一)奥ノ平時津線（時津工区）【補助】

継続

道路-11

- 西彼杵道路における一般県道奥ノ平時津線（時津工区）については、円滑な物流等のための道路ネットワークの強化による生産性の効率化を目的に、早期の完成2車線開通に向け事業を推進。
- 西彼杵半島の養豚産業は県内1位となり、時津工区の整備に伴い輸送時間の短縮が図られ、生産性の向上が期待される。また、現道の渋滞が緩和され、定時性の確保により地域振興を支援。

【位置図】

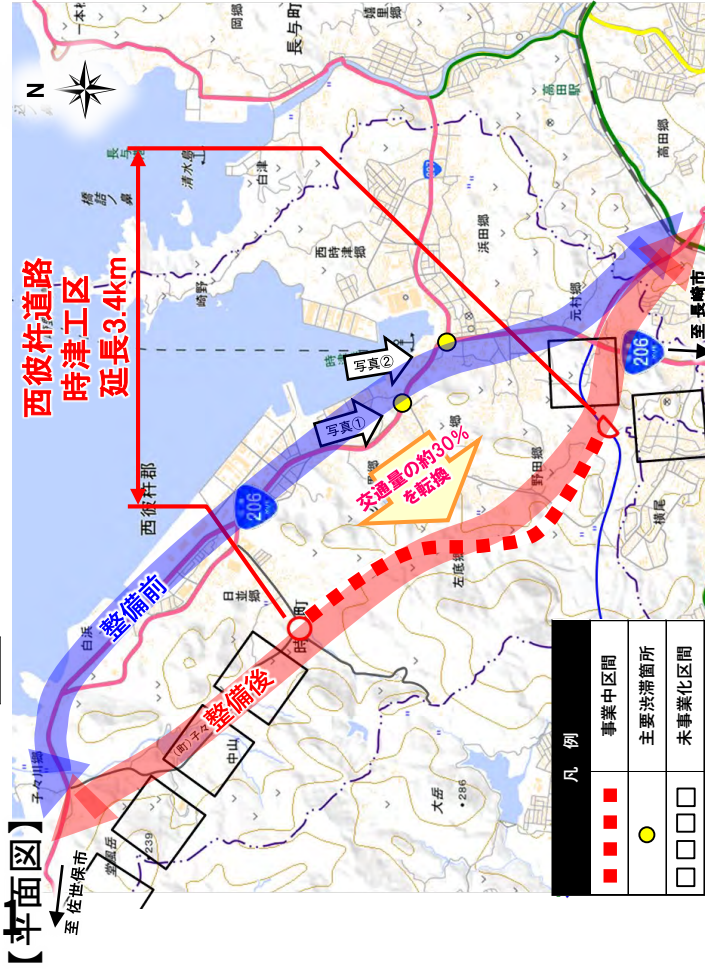
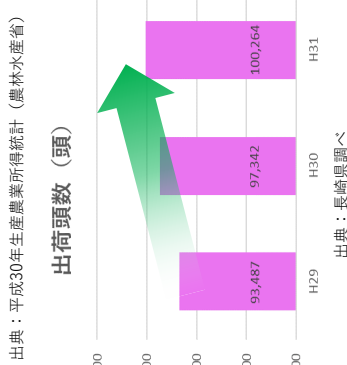
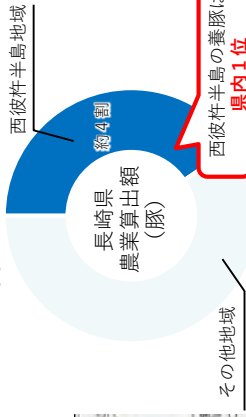


【諸元等】

事業区間	長崎県西彼杵郡時津町
事業主体	長崎県
延長	3.4 km
全体事業費	133億円
R3当初	6.5億円（事業費）

【整備効果】

- 養豚出荷時の輸送の効率化、定時性が確保されることで、生産性の向上を支援



道路—12

[illegible]

■宇土三角道路の整備により、災害時に速やかに緊急車両や一般車両の通行を確保し、災害時のダブルネットワーク効果に期待するとともに、現道の課題箇所を回避し、天草・宇城地域の農水産物の品質確保や物流効率化による地域経済活動や魅力ある観光振興の支援に期待。

《当該区間の課題と効果》



宮城県高速道路ジャンクション改善事業

青森自動車道
東北自動車道
宮城県道

仙台市
宮城県
仙台湾ジャンクション
宮城県道ジャンクション

延長3.4km
事業中

延長13.5km
(起) 上郷町
(終) 三好町
事業中

延長6.7km
事業中

延長3.8km
事業中

延長1.3km
事業中

本渡道路

凡例
 供用区間
 事業中区間
 調査中区間
 対象区間

八代JCT-IC



■ 展小生物の新到達 12月10日 国体記念館・回廊

▲宇城・天草地域の主な観光地

九州横断自動車道延岡線 嘉島JCT～矢部【直轄】

継続

道路—13

九州横断自動車道延岡線（九州中央自動車道）は、熊本県上益城郡御船町を起点とし宮崎県延岡市に至る延長約95kmの高速自動車国道であり、九州における循環型高速ネットワークを形成し、九州全体の産業、経済、文化の発展に資する道路。

九州横断自動車道延岡線 嘉島JCT～矢部の整備により、災害時においても速やかに緊急車両や一般車両の通行を確保し、災害時の代替路（リダンダンシー）の確保に期待。

《位置図》



《諸元等》

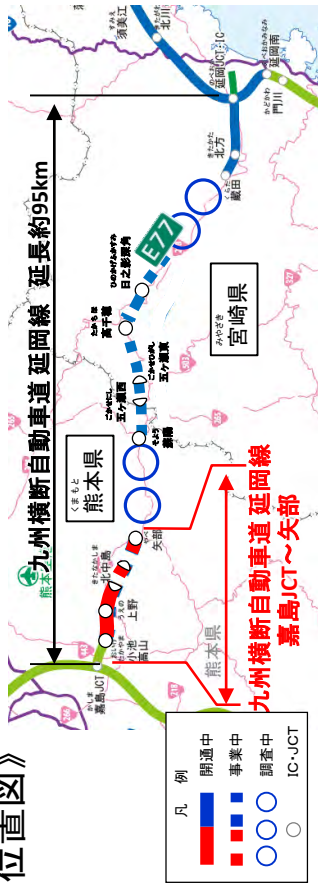
事業区間：熊本県上益城郡嘉島町～上益城郡山都町

延長：23.0km

全体事業費：1,002億円

R3当初：50.8億円（事業費）

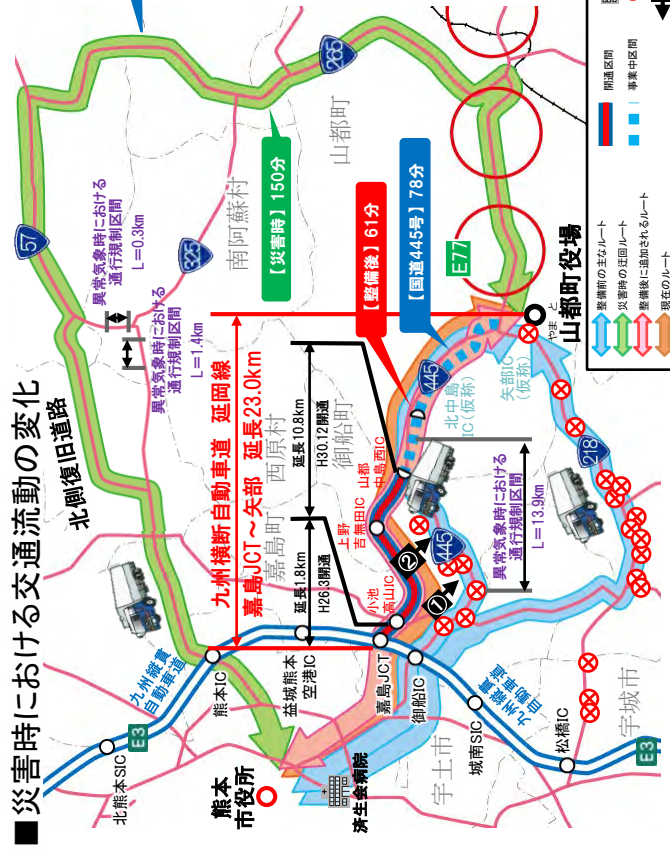
《路線位置図》



《整備効果》

災害時における交通流動の変化

国道445号と218号が同時に通行止め（H28.6.23 H28.7.3）



▼平成19年以降の通行止め履歴（国道445号・国道218号）

路線	規制状態	回数	備考
国道445号	熊本地震による通行規制（全面） 災害による通行規制（全面） 事前通行規制（全面）	2回 1回 3回	落石 崩土 落石、崩土
国道218号	災害による通行規制（全面）	15回	崩土、法面崩壊
H19年以降計		21回	年平均約2回

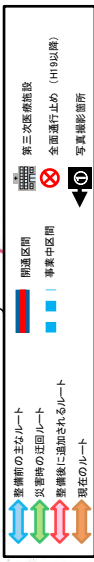
資料：H19～H29年通行規制実績（熊本県）



▲写真①
災害発生状況 国道445号（平成27年8月台風15号）



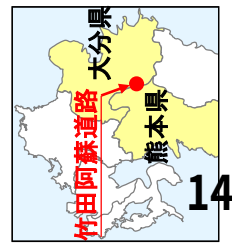
▲写真②
災害発生状況 国道445号（平成28年4月熊本地震）



■竹田阿蘇道路は、大分県大分市と熊本県熊本市を結ぶ「中九州横断道路」の一部を構成し、沿線地域の産業発展や地域活性化に寄与するとともに、災害に強いネットワークの構築を目的とする道路。

■竹田阿蘇道路の整備により、災害時においても速やかに緊急車両や一般車両の通行を確保し、災害時のダブルネットワーク効果に期待するとともに、安定した物流ルートによる地域産業活動の支援や救急医療施設へのアクセス性向上による地域医療活動の支援に期待。

《位置図》



《諸元等》

事業区間：大分県竹田市大字会々～熊本県阿蘇市波野大字小地野

延長：22.5km

全体事業費：688億円

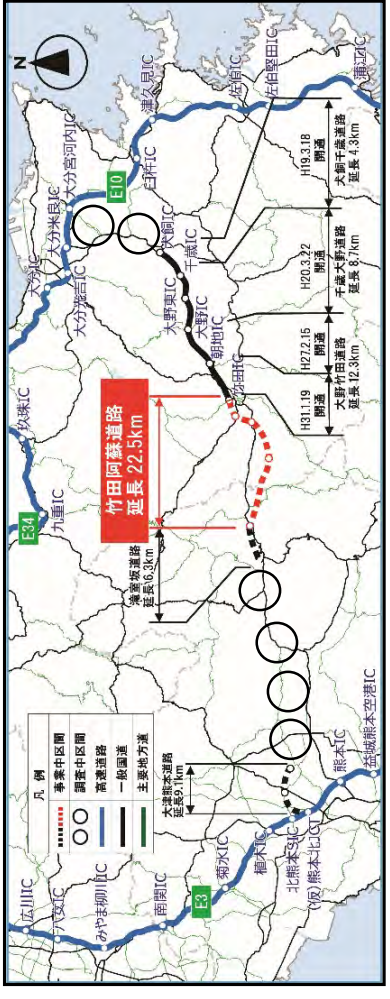
R3当初：9.7億円（事業費）

《当該区間の課題と効果》

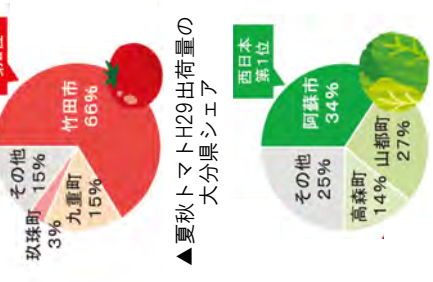
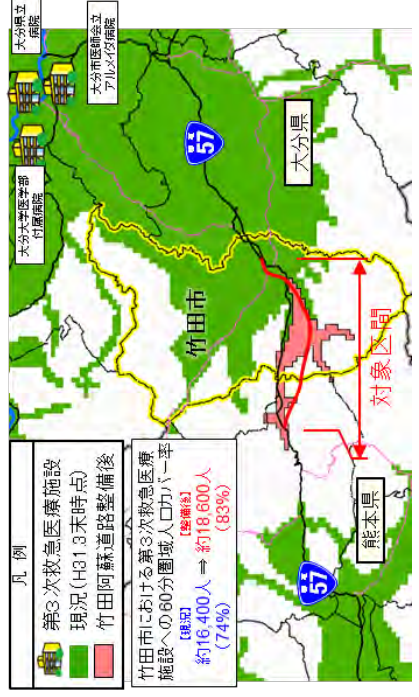


▲H24.7九州北部豪雨の被災状況

《路線位置図》



▲国道57号の通行止め状況と広域防災拠点



▲夏秋トマトH29出荷量の 熊本県シェア

▲第3次救急医療施設への60分圏域