

国道3号 広川八女バイパス【直轄】

新規

道路-1

■国道3号広川八女バイパスは、福岡県の県南地域に位置し、道路交通の円滑化や災害時でも信頼性の高い道路ネットワークの構築を目的とする道路。

■広川八女バイパスの整備により、現道の交通転換による交通渋滞の緩和および交通事故の減少を図るとともに、広域道路ネットワークが強化され、所要時間の短縮が図れることで、円滑な物流交通や沿線の企業活動の支援に期待。

《位置図》 《諸元等》



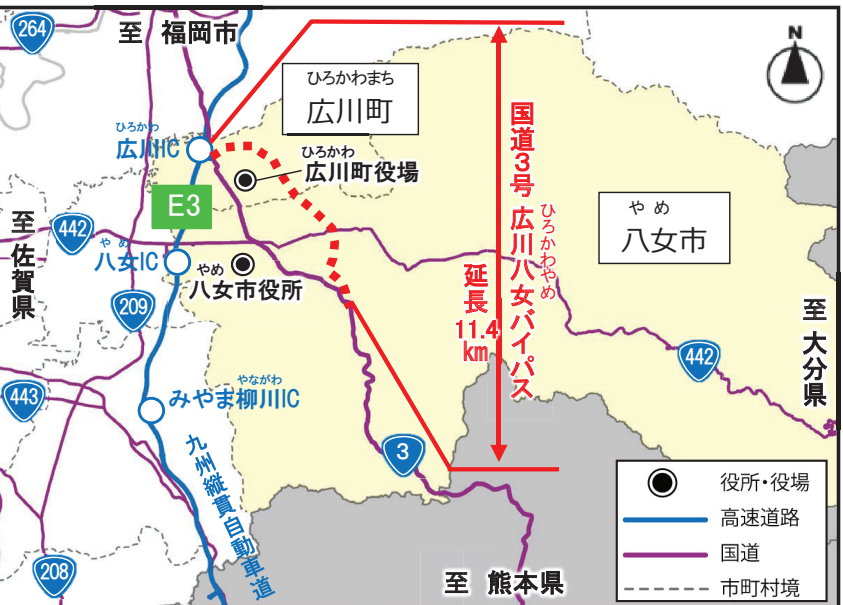
事業区間：福岡県八女郡広川町新代
～八女市立花町下辺春

延長：11.4km

全体事業費：340億円

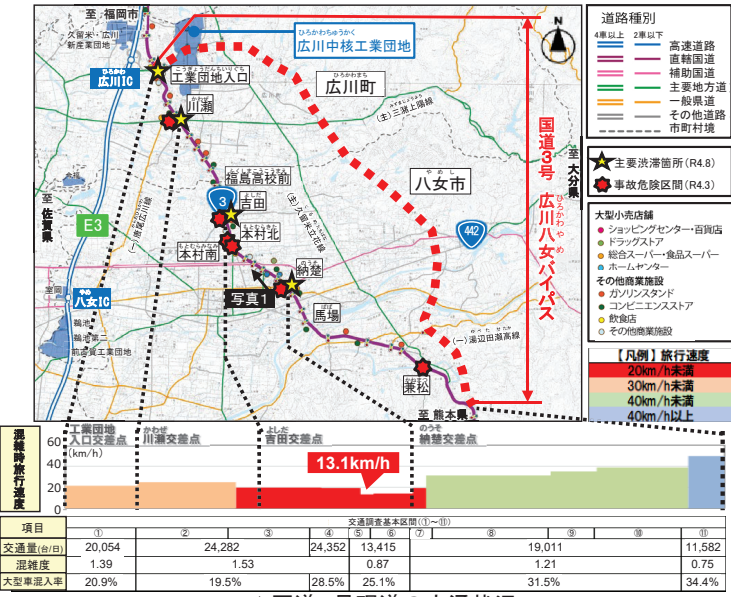
R5当初：0.5億円（事業費）

《路線位置図》

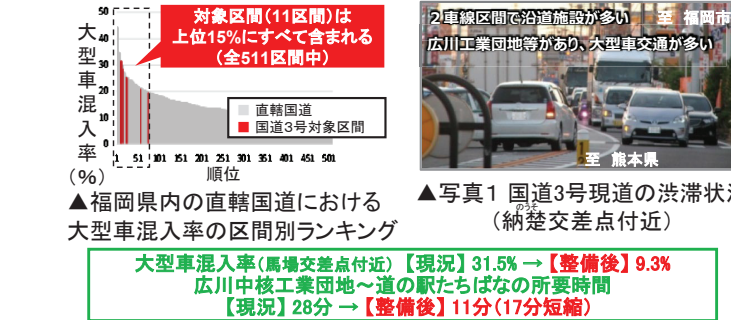


《当該区間の課題と効果》

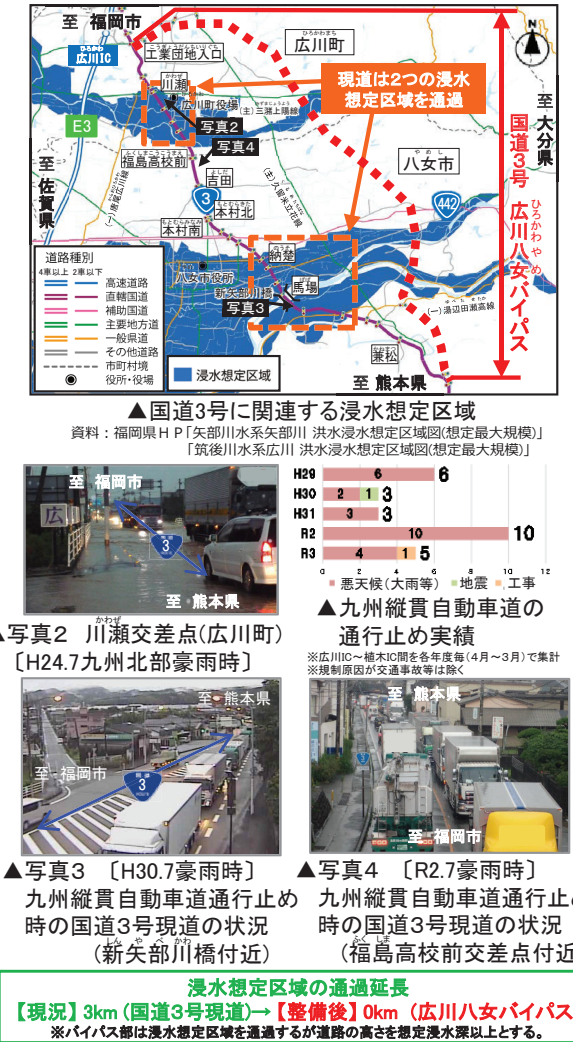
■渋滞・事故



■物流



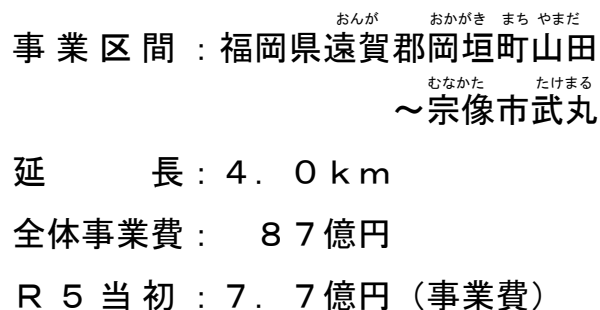
■災害



おか がき

- おか がき

《整備効果》

[illegible]

○片側2車線の信頼性の高いネットワーク構築により、交通事故等による交通規制リスクを軽減



資料：国勢調査 居住人口(R2) ▲北九州と福岡の都市圏を結ぶ交通網
福岡県商工部企業立地課 福岡県の産業団地(R3年度)

【写真①】岡垣バイパス



【写真②】迂回路（県道・町道経由）



▲ 迂回時の所要時間
(岡垣バイパス通行止め時)
資料：通行止時：ETC2.0データ
(R3.4.9(金)12:46～13:13)
通常時：ETC2.0データ
(R3.4.平日12:46～13:13)
※ただしR3.4.9(金)は除く

◀ 岡垣バイパス
通行止め時の交通状況
(R3.4.9 事故発生時)

(主)鳥栖朝倉線 味坂SIC(仮称)工区【補助】

全線開通

道路-3

- (主)鳥栖朝倉線は、佐賀県鳥栖市を起点とし、福岡県小郡市を経て、福岡県朝倉市に至る延長23kmの広域的な幹線道路。当該区間は、国道3号と(主)久留米小郡線を結ぶ道路であり、九州縦貫自動車道の小郡鳥栖南SICへのアクセス機能を有する道路。
- (主)鳥栖朝倉線と小郡鳥栖南SICを一体的に整備することで、鳥栖商工団地等の物流拠点から九州縦貫自動車道へのアクセス性向上による物流の効率化や新たな企業誘致、雇用の創出など地域産業の活性化に期待。

※IC名称を小郡鳥栖南SICに名称決定しました。

《位置図》



《諸元等》

事業区間：佐賀県鳥栖市酒井西町
～福岡県小郡市福童

延長：1.6km

全体事業費：122億円

R5当初：20.1億円(事業費)

(うち福岡県5.7億円、佐賀県14.4億円)

《現地状況写真》



国道3号は慢性的な交通渋滞が発生

▲ 国道3号渋滞状況

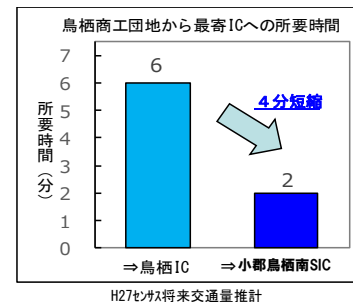


▲ 現地の状況 (R5.2.22時点)

《整備効果》

- 物流の効率化により、地域産業の活性化や企業誘致を促進
- 第1次緊急輸送道路である九州縦貫自動車道へのアクセス向上により、迅速な救援・救助、復旧・供給活動を支援

《路線位置図》



▲ 鳥栖商工団地での仕分け状況
※平成28年4月の熊本地震時には支援物資の集積地として被災地への供給を実施

国道201号 八木山バイパス【直轄】

- 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。
- 八木山バイパスの整備により、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：381億円

R5当初：55.7億円（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》

○片側2車線の信頼性の高いネットワークの構築により、積雪時や交通事故による交通規制リスクを軽減

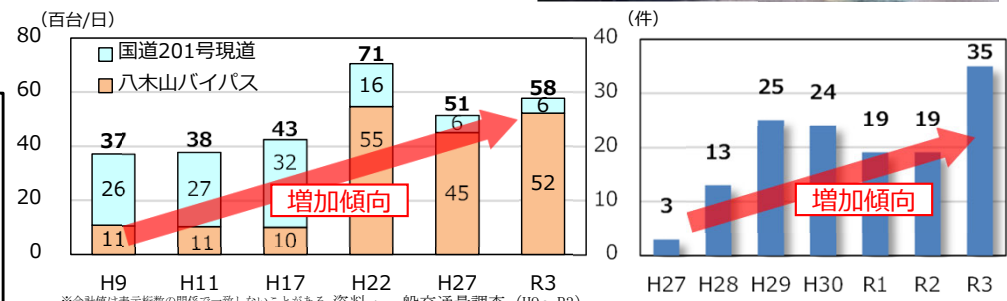
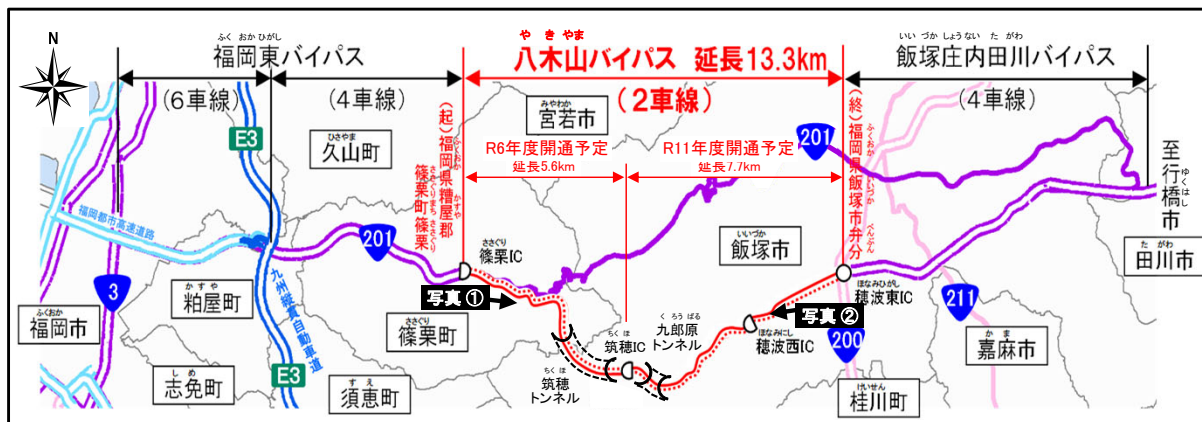
【写真①】スタック車両の発生状況



【写真②】正面衝突事故の発生状況

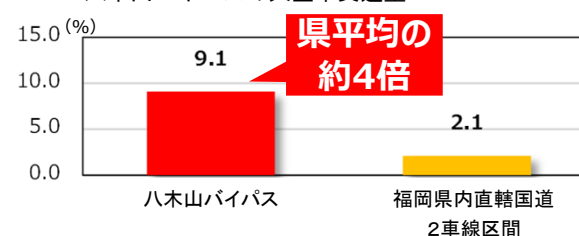


《路線位置図》



※合計値は表示桁数の関係で一致しないことがある 資料：一般交通量調査（H9～R3）
※H22は無料化社会実験中

▲八木山バイパスの大型車交通量



▲通行規制の発生状況

◀正面衝突事故の発生割合

資料：交通事故総合データベース（H30～R3）

- 当該箇所は、右折レーン長不足により、右折車が後続直進車の進行の妨げとなる追突事故が発生。
さらに近隣の小学校に至る市道との交差点部の歩行者溜まりも狭く、歩行者の安全も確保されていない状況。
- 本事業において、右折レーンの延伸や歩行者溜まりの整備により、交通事故防止を図る。

よしだ

○国道3号 吉田交差点改良

《位置図》



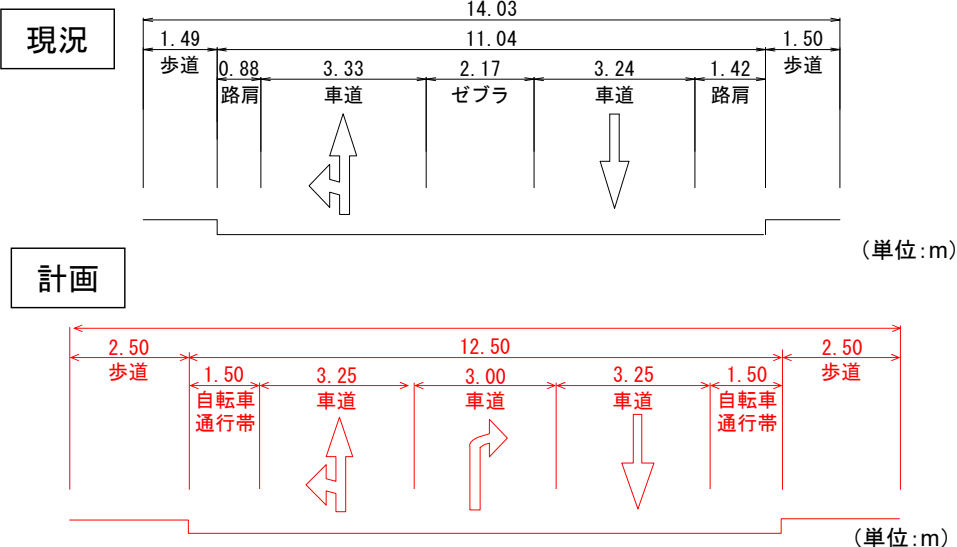
《諸元等》

事業区間：福岡県八女市吉田
延長：0.3km
R5当初：2.1億円（事業費）

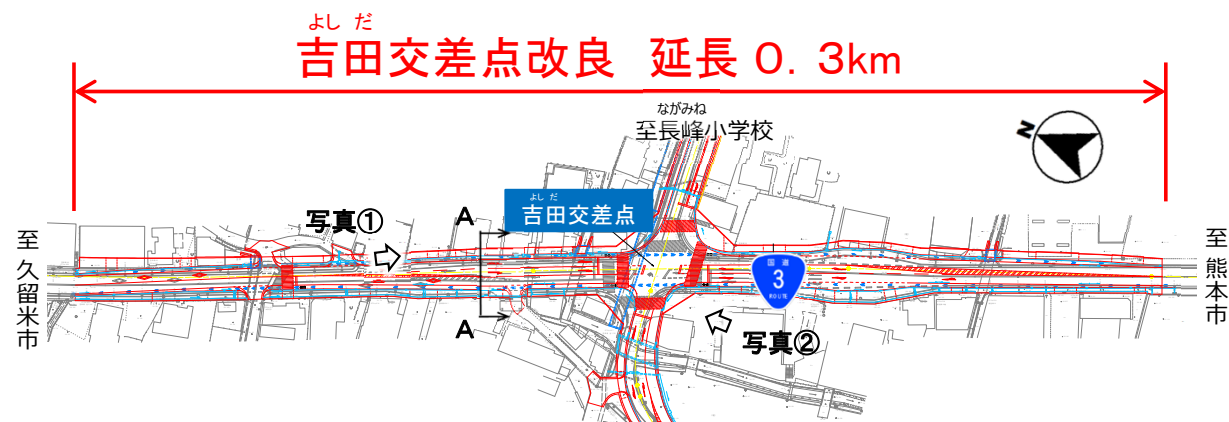
《現地状況写真》



《計画横断面図》(A-A断面)



《計画平面図》



福岡208号 電線共同溝【直轄】

■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歩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208号 今古賀地区電線共同溝

《位置図》



《諸元等》

事業区間：福岡県柳川市三橋町今古賀
～柳川市三橋町下百町

延長：1.2 km（両側）

全体事業費：14億円

R5当初：1.2億円（事業費）

《路線位置図》



《現地状況写真》



《整備の必要性》

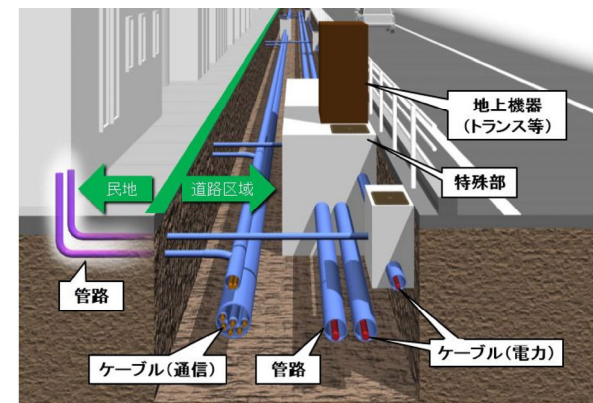
・電柱の倒壊による道路閉塞の事例



（出展：国土交通省HP）

《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する手法



佐賀34号 電線共同溝【直轄】

- 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歩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34号 武雄地区電線共同溝

《位置図》



《諸元等》

事業区間：佐賀県武雄市武雄町大字昭和
～武雄市武雄町大字武雄

延長：2.0km（両側）

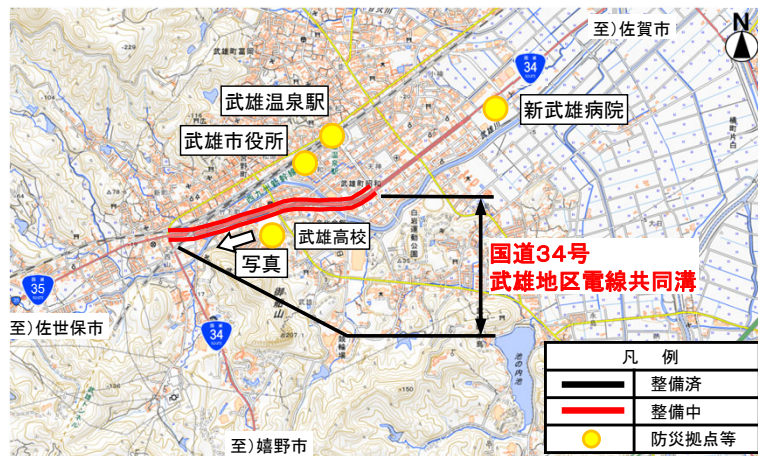
全体事業費：26億円

R5当初：0.2億円（事業費）

《現地状況写真》



《路線位置図》



国土地理院地図を加工して作成

《整備の必要性》

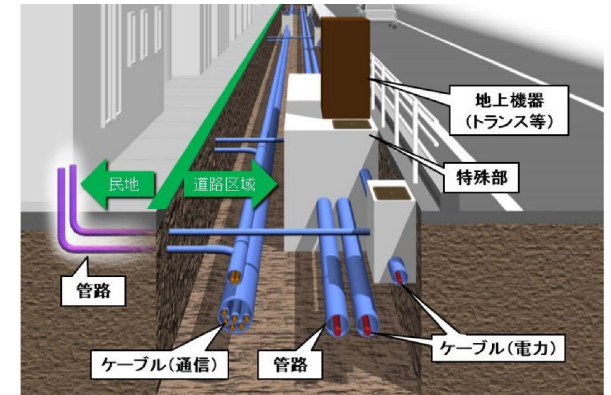
- ・電柱の倒壊による道路閉塞の事例



（出展：国土交通省HP）

《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する手法



国道204号 松島工区【補助】

新規

道路—8

- 国道204号 松島工区は、現在整備中の「西九州自動車道」伊万里中IC（仮称）へのアクセス道路として、交通の円滑化等に資する道路。
- 伊万里中IC（仮称）と一体的な整備により、伊万里港の東西に立地する工業団地（七ツ島工業団地、久原地区工業団地）などへの物流効率化が図られ、地域産業活動の支援に期待。

《位置図》



《諸元等》

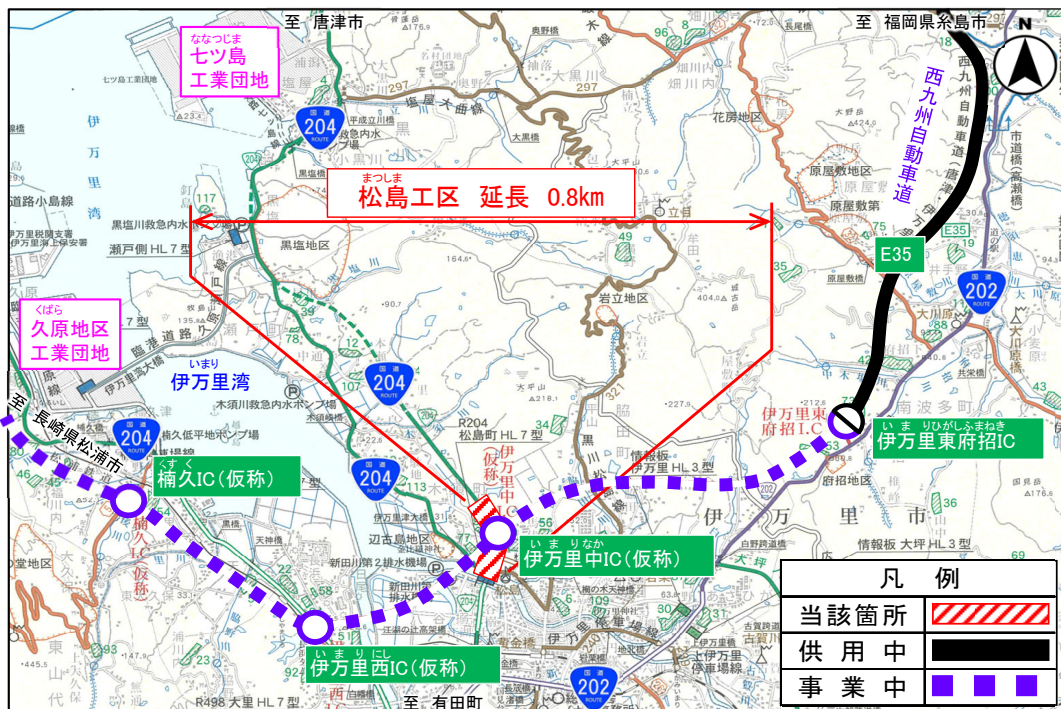
事業区間：佐賀県伊万里市木須町
～伊万里市二里町八谷掬

延長：0.8km

全体事業費：6億円

R5当初：0.2億円（事業費）

《路線位置図》



《現地状況写真》



▲IC整備による交差点の新設



▲IC供用後の交通量増加に対応
（道路拡幅：2車線→4車線）

《整備効果》

- 当該道路を4車線化（現道拡幅）することで、円滑な交通を確保。
- 高規格道路との連携により、更なる物流の効率化や沿線都市間の交流促進に期待。



▼伊万里港におけるコンテナ貨物取扱の様子



▼伊万里港から各方面へ陸送

か ら つ

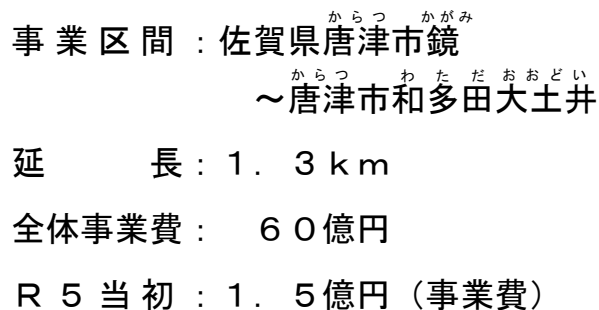
からつ

からつ

にじ まつ ばら

確保及び幹線道路機能の向上による沿線地域の日常生活の支援に期待。

《対象区間の課題と整備効果》

[illegible]

至 唐津市中心部

至 福岡市方面

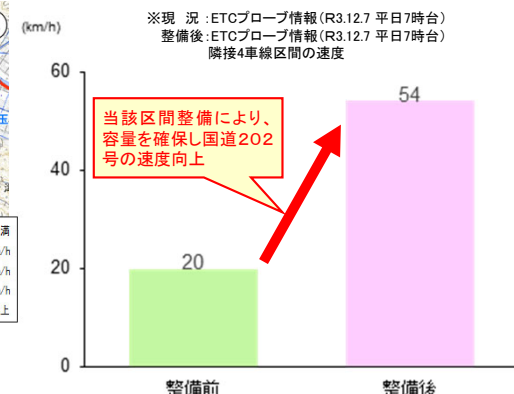
【写真①】唐津バイパスの渋滞発生状況



【写真②】周辺の生活道路に流入する通過交通



▲(県道)虹の松原線の通行規制時の状況



▲国道202号(対象区間)整備時の速度変化

■国道497号伊万里道路は、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するとともに、伊万里地域の幹線道路である国道202号の代替機能確保を目的とする道路。

■伊万里道路の整備により、所要時間の短縮による物流効率化を促進し、地域拠点間の連携確保の強化に期待。

《位置图》



《諸元等》

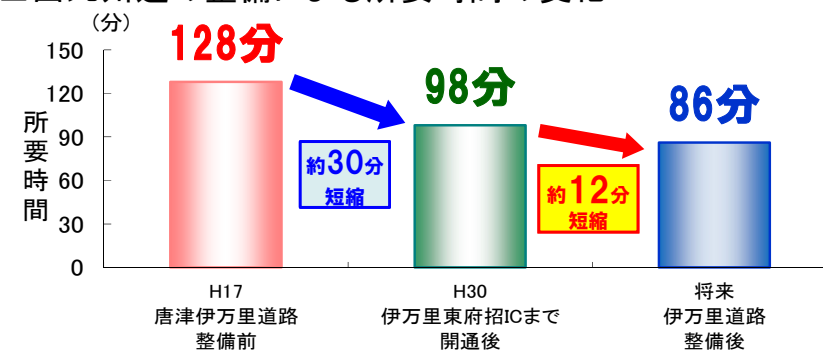
事業区間：佐賀県伊万里市南波多町府招
～伊万里市東山代町長浜

延 長 : 6. 6 k m

全体事業費 : 339億円

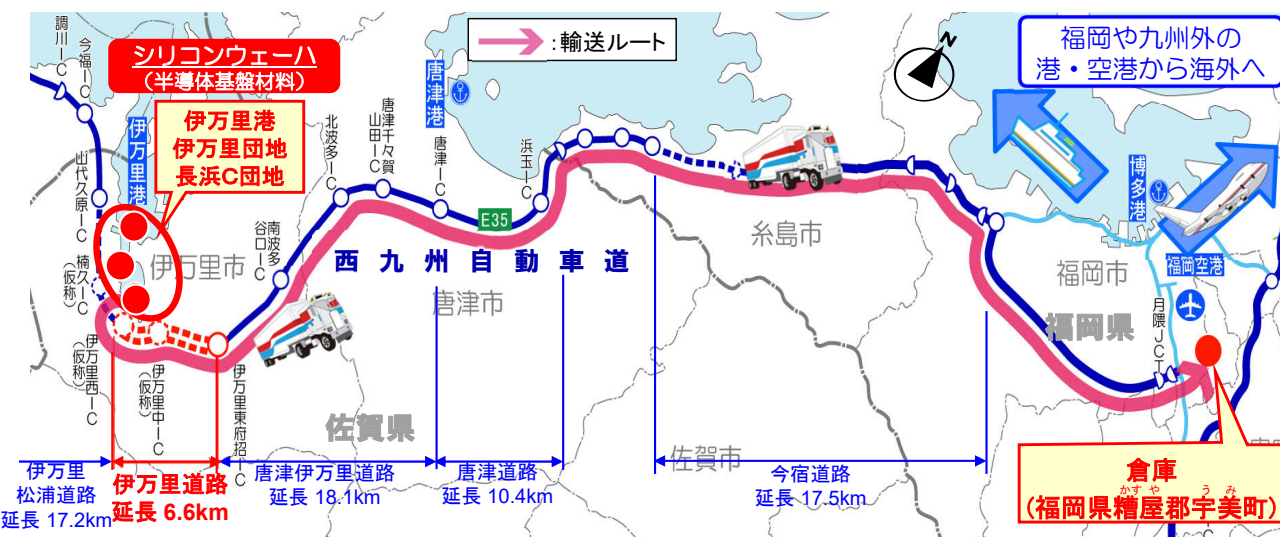
R 5 当初：17.2億円（事業費）

■西九州道の整備による所要時間の変化

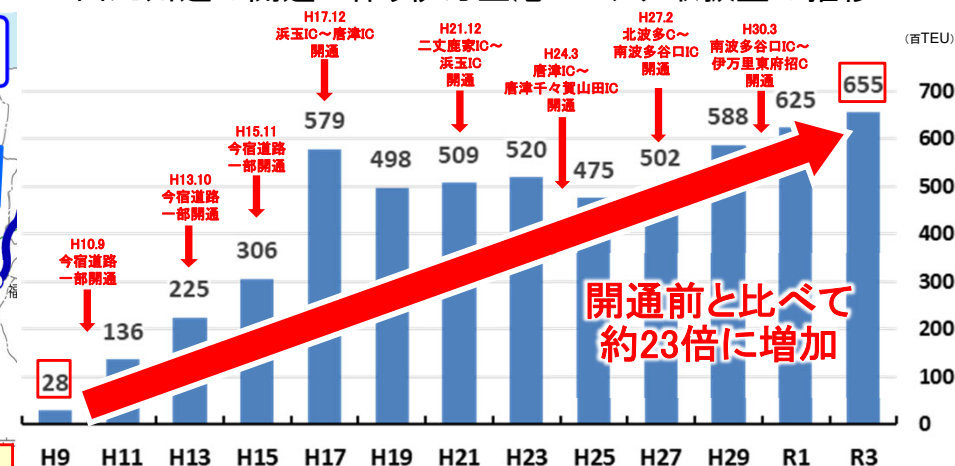


資料：H17道路交通センサス(平日混雑時速度)
H30 ETC2.0プローブデータ(H30.4～H31.3)
平日朝(7～9時)及び夕方(17～19時)のピーク時における平均旅行速度
※将来、伊万里道路は80km/hで試算

■伊万里市から福岡方面搬送時の利用経路



■西九州道の開通に伴う伊万里港コンテナ取扱量の推移



単位: TEU=20フィート換算のコンテナ取扱個数 出典: 佐賀県伊万里港振興会HP
※シリコンウェーハ取扱量を含む

■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、歩行者が安全・安心に通行できる歩行空間の確保、死傷事故件数の減少が期待。

○国道202号 徳須恵歩道整備

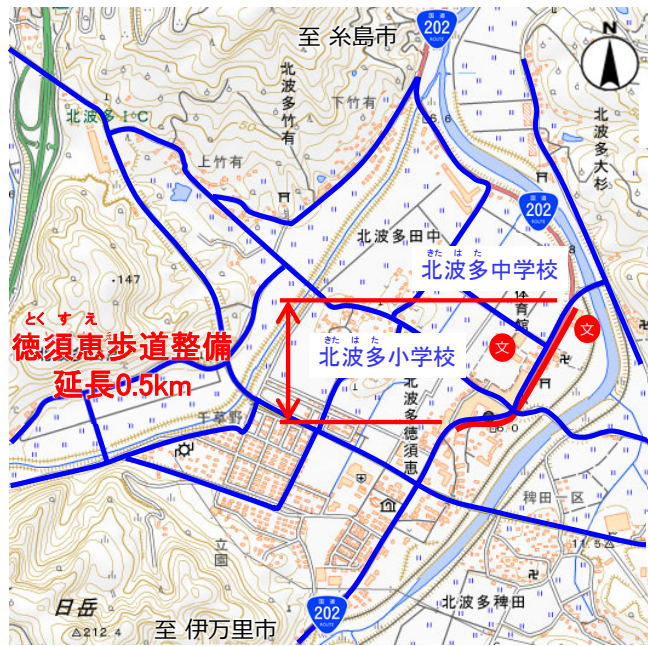
《位置図》



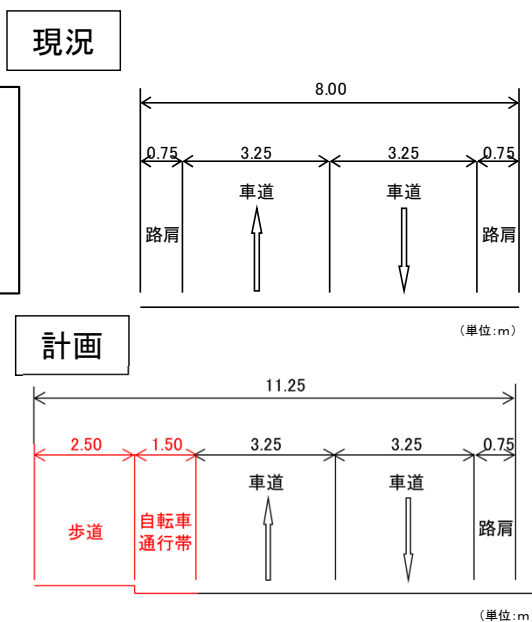
《諸元等》

事業区間：佐賀県唐津市北波多徳須恵
延長：0.5 km
R5当初：1.5億円（事業費）

《平面図》



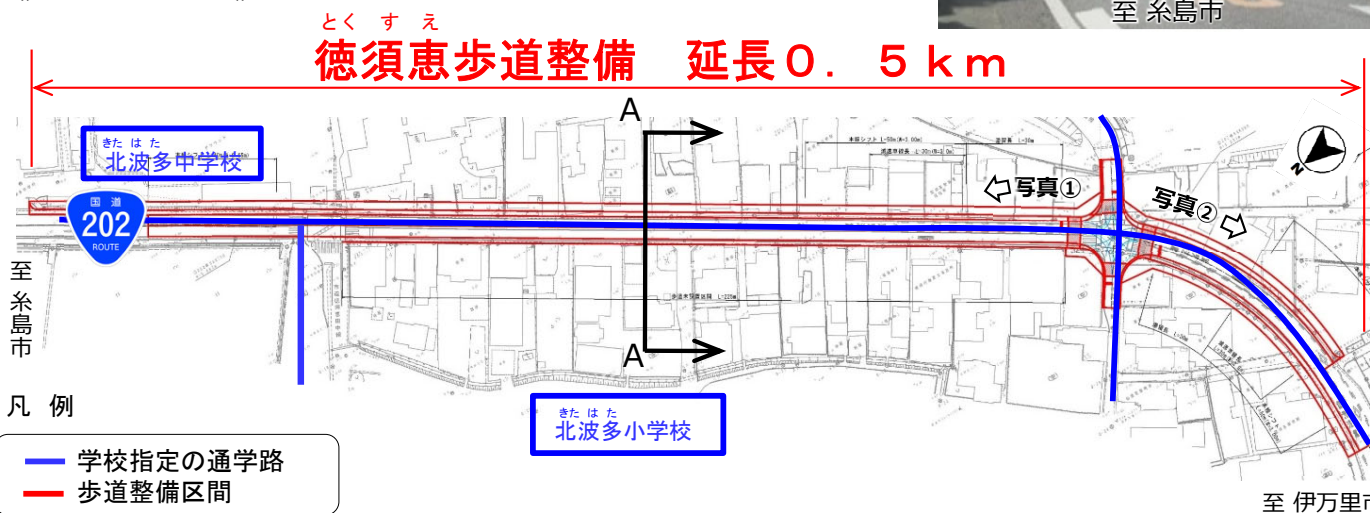
《計画横断面図》(A-A断面)



《現地状況写真》



《計画平面図》



- 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、歩行者が安全・安心に通行できる歩行空間の確保、死傷事故件数の減少が期待。

○国道203号 別府歩道整備

《位置図》



《諸元等》

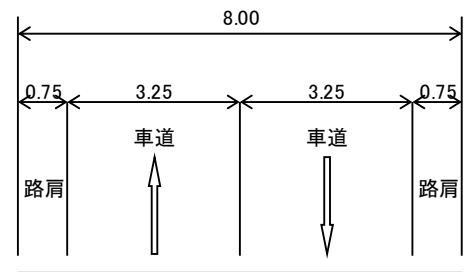
事業区間：佐賀県多久市東多久町別府
延長：0.3km
R5当初：0.1億円（事業費）

《平面図》

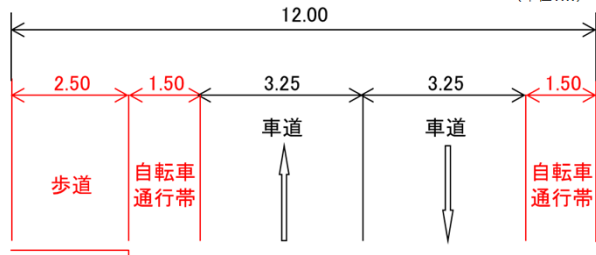


《計画横断図》(A-A断面)

現況



計画



《現地状況写真》



※令和3年9月22日に地元学校、警察、自治体、道路管理者で合同点検を実施。(写真②)

(主)長崎畝刈線 滑石工区【補助】

新規

道路-13

- (主)長崎畝刈線 滑石工区は、現在事業中の高規格道路長崎南北幹線道路の滑石インターチェンジ（仮称）への1次アクセス道路として、長崎市街と時津町とのネットワークの一部を形成する道路。
- (主)長崎畝刈線 滑石工区の整備により、並行する国道206号の朝夕の慢性的な交通混雑の緩和および安全性の向上に期待。

《位置図》



《諸元等》

事業区間：長崎県長崎市滑石2丁目
にしそのぎ とぎつちょうの だごう
～西彼杵郡時津町野田郷

延長：1.4km

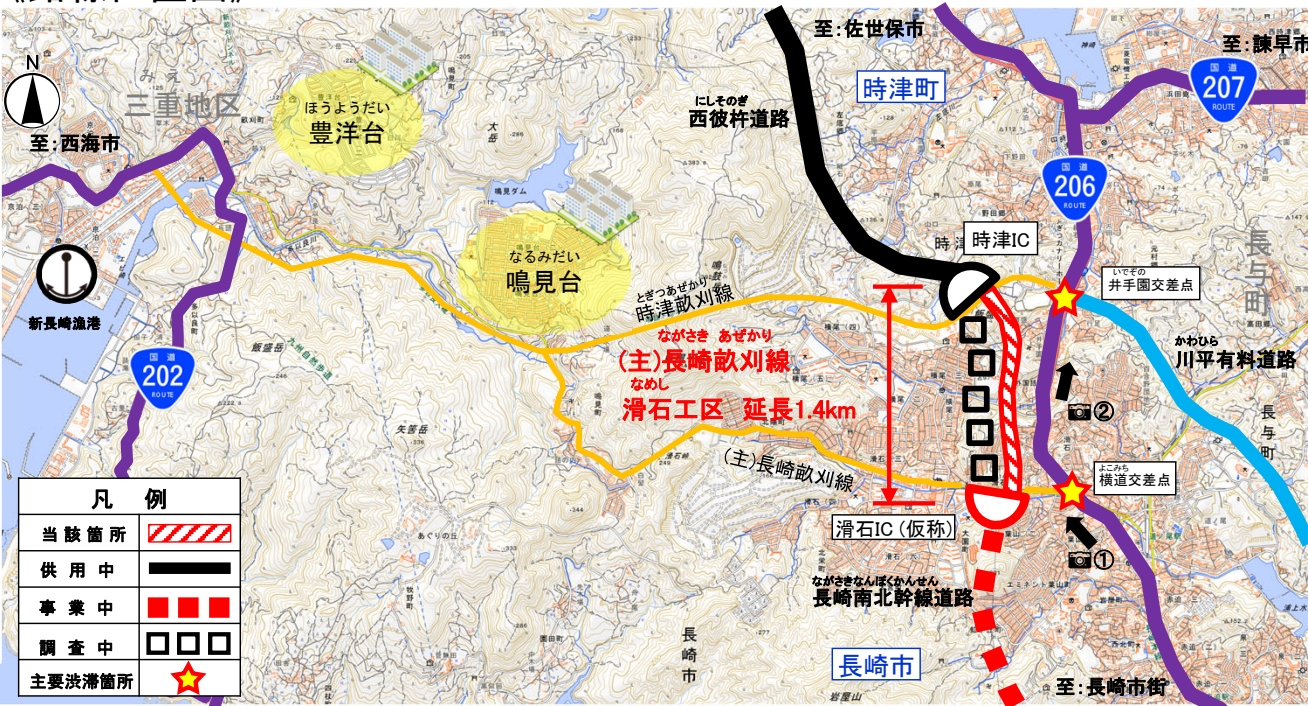
全体事業費：70億円

R5当初：0.4億円（事業費）

《現地状況》



《路線位置図》

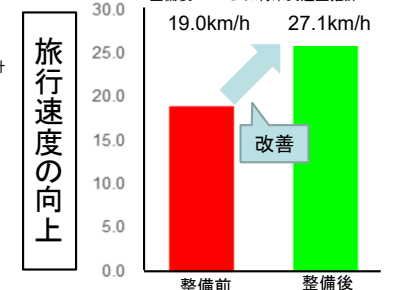
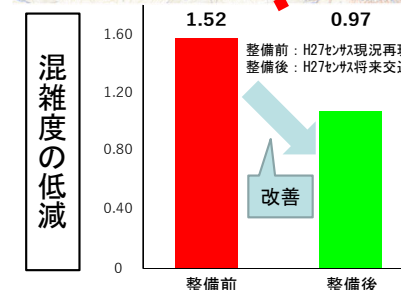


《整備効果》

▲ 国道206号渋滞状況

国道206号の効果
(井手園交差点～横道交差点)

- 国道206号を経由せず、滑石IC（仮称）へのアクセスが可能。
- 交通の分散により、国道206号の交通混雑の緩和、安全性の向上。



国道57号 森山拡幅【直轄】

部分開通

道路-14

- 国道57号森山拡幅は、高規格道路「島原道路」の一部を構成し、広域ネットワークの形成、国道57号の交通混雑の緩和や交通安全性の向上等を目的とする道路。
- 森山拡幅の整備により、広域交通拠点間の所要時間短縮や高速定時性が確保され、観光交流や物流効率化を促進し、地域拠点間の連携確保の強化に期待。

《位置図》



《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：594億円
R5当初：17.7億円（事業費）

《整備効果》



写真①：事業中区間の混雑状況

島原道路全線未整備
令和6年度時点
（島原道路区間を利用）
将来
（島原道路全線整備後）



▲ 諫早IC・新幹線諫早駅から南島原市役所までの所要時間

【所要時間の算出方法】
[全線未整備]
・H9道路交通センサス（混雑時旅行速度）
[令和6年度時点]
・H27全国道路・街路交通情勢調査（混雑時旅行速度）を基本
・H27年度から令和6年度までの島原道路の開通区間（森山東IC～森山西ICを含む）は80km/h（設計速度）
[将来]
・H27全国道路・街路交通情勢調査（混雑時旅行速度）を基本
・未開通区間（未指定区間）：80km/h（設計速度）

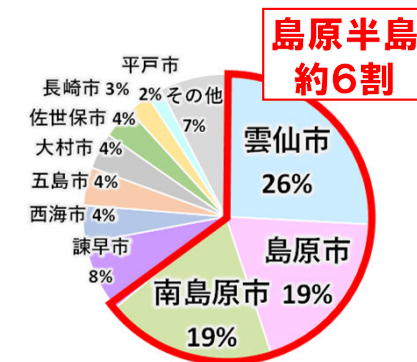
自専道整備による
通過交通の転換により
混雑緩和



▲ 事業中区間の交通量の変化

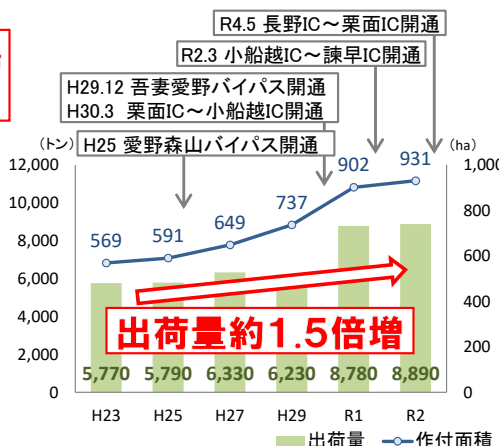
資料：現況はH27全国道路・街路交通情勢調査
開通後は将来交通量推計に基づく予測値

《路線位置図》



▲ 長崎県の農業産出額（野菜）の割合

資料：市町村別農業産出額（推計）
（令和2年、農林水産省）



▲ ブロッコリーの作付面積・出荷量の推移（長崎県）
資料：作物統計調査、市町村別農業産出額（推計）
（令和2年、農林水産省）

島原半島の観光客数（R1）
約401万人（県内シェア15%）

資料：長崎県観光統計(R1)

国道497号 松浦佐々道路【直轄】

継続

道路－15

■国道497号松浦佐々道路は、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するとともに、県北地域の唯一の幹線道路である国道204号の代替機能確保を目的とする道路。

■松浦佐々道路の整備により、周辺市町へのアクセス向上や、所要時間が短縮され、新たな企業立地や雇用創出など、地域産業の活性化の支援に期待。

《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

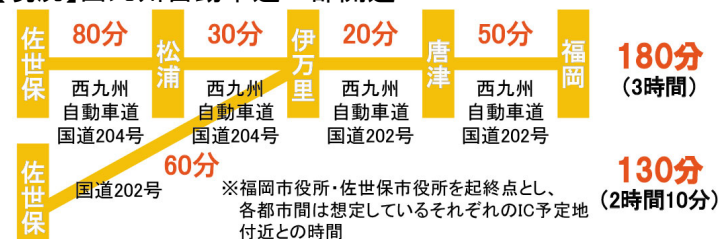
R5当初：92.0億円（事業費）

《路線位置図》

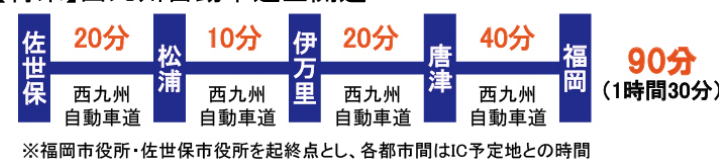


《整備効果》

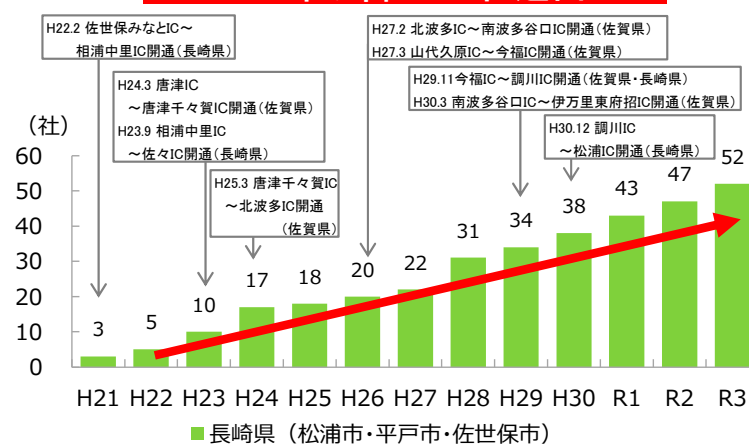
【現況】西九州自動車道一部開通



【将来】西九州自動車道全開通



H21年以降で49社進出



▲沿線自治体の進出企業数推移（累積）

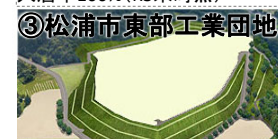
※資料：各市町村提供資料及び各市町村ホームページ



H31分譲開始
入居率100%（R3末時点）



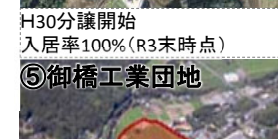
H25分譲開始
入居率100%（R3末時点）



H25分譲開始
入居率74.6%（R3末時点）



H30分譲開始
入居率100%（R3末時点）

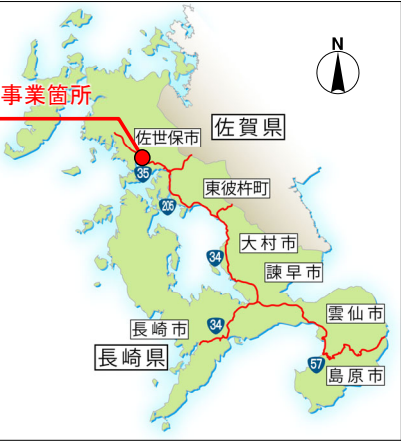


H22分譲開始
入居率100%（R3末時点）

- 当該箇所は、交差点部の右折レーンが食い違い形状となっているため、対向直進車への視認性の低下による右折時事故が発生している状況。
- 本事業において、交差点の右折レーンシフトの整備により、交通事故防止を図る。

○国道35号 本島地区事故対策

《位置図》



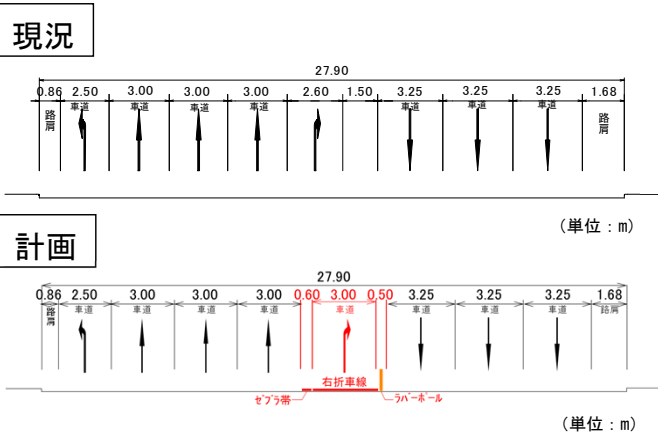
《諸元等》

事業区間	長崎県佐世保市本島町
延長	0.3 km
R5当初	0.1 億円（事業費）

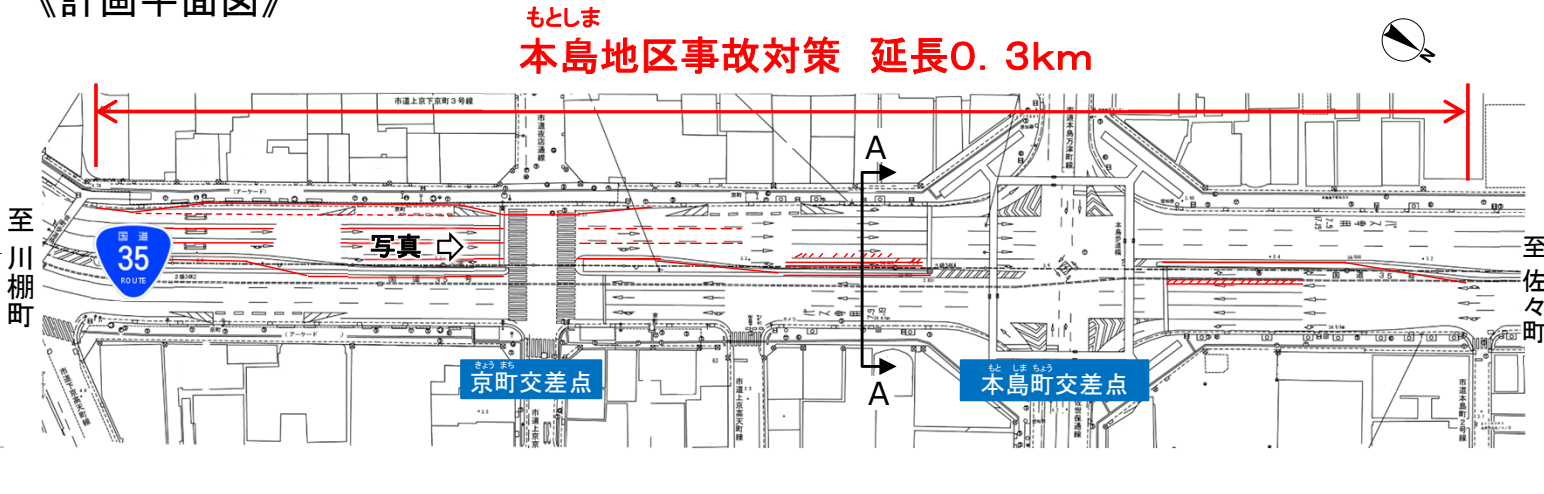
《現地状況写真》



《計画横断面図》（A-A断面）



《計画平面図》



長崎35号 電線共同溝【直轄】

- 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歩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35号 大和地区電線共同溝

《位置図》



《諸元等》

事業区間：長崎県佐世保市大和町
～佐世保市藤原町
延長：2.4 km（両側）
全体事業費：31億円
R5当初：0.4億円（事業費）

《現地状況写真》



《路線位置図》



国土地理院地図を加工して作成

《整備の必要性》

- ・電柱の倒壊による道路閉塞の事例



（出展：国土交通省HP）

《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する手法

