

2022

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

目次

巻頭 福岡国道事務所の活動

Topic	1
数字でみる福岡国道事務所	2

1 改築事業

八木山バイパス	3
今宿道路	4
博多バイパス	6
鳥栖久留米道路	8
浮羽バイパス	9
春吉橋架替	10

2 交通安全事業

交通安全事業	
幹線道路事故対策の推進	12
生活道路事故対策の推進	13
自転車通行空間の整備	14
	15

3 電線共同溝事業

無電柱化の推進	16
---------------	----

4 維持管理事業

道路の維持管理	18
---------------	----

5 防災・減災事業

防災・減災の取り組み	20
------------------	----

6 道路の許可申請事業

道路の許可申請の仕組み	22
-------------------	----

7 老朽化対策

道路インフラメンテナンス	24
--------------------	----

8 その他様々な取り組み

地域との連携	26
--------------	----

事務所の主な沿革・組織	28
福岡国道事務所管内図	29



国道202号 春吉橋本線橋へ切替

令和4年4月10日



国道210号 保木歩道整備事業完了

令和3年3月

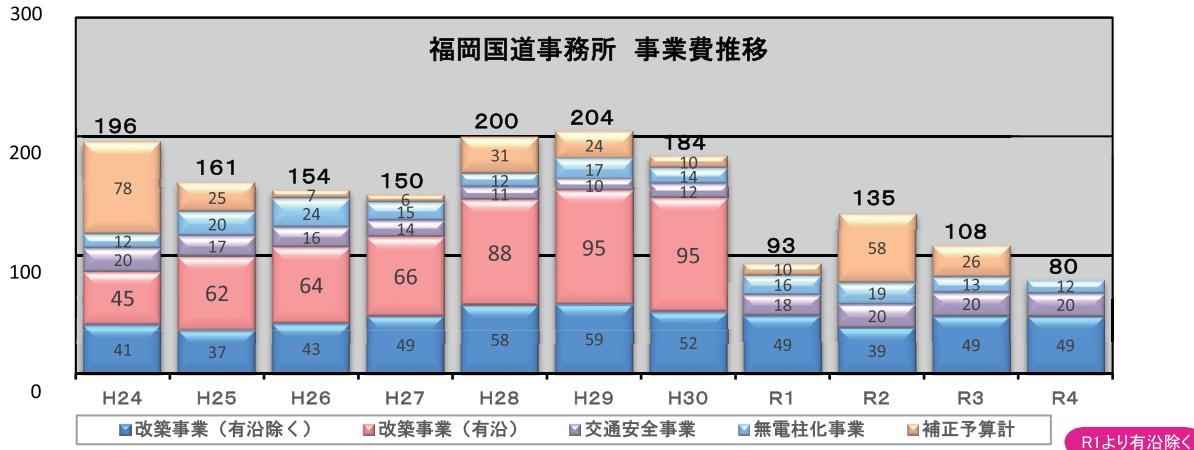


数字でみる福岡国道事務所

79.8億円

2022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。

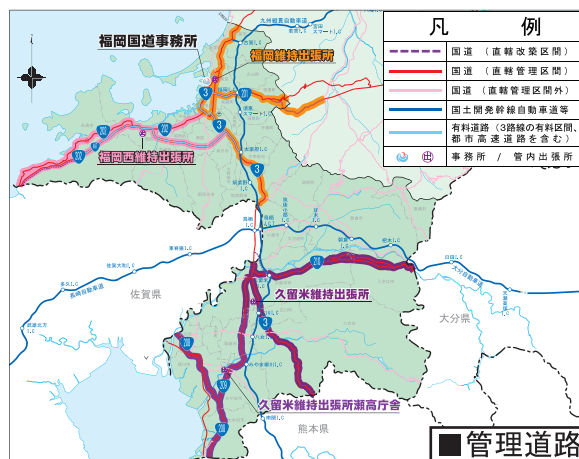
(億円)



292.8km

福岡国道事務所の管理道路の総延長です。国道3号、201号、202号、208号、209号、210号を管理しています。

路線名	国道3号	国道201号	国道202号	国道208号	国道209号	国道210号	計
延長(km)	86.3	20.0	85.4	28.6	27.0	45.5	292.8



535区間

道路利用者等の意見を踏まえ選定された福岡国道管内の『事故危険区間数』です。

175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137箇所)

101,134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。

ワースト4位

全国における交通事故発生件数の福岡県の順位です。

約17,200人

福岡県内で道路の植栽の手入れや美化清掃活動を実施されている『道守』の方々の人数です。

※R4.1.7 現在

126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。



八木山バイパス

対面通行区間の解消による安全・安心の確保

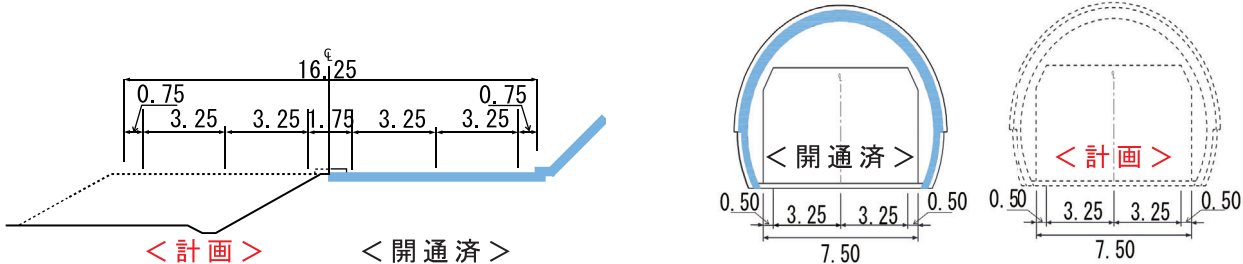
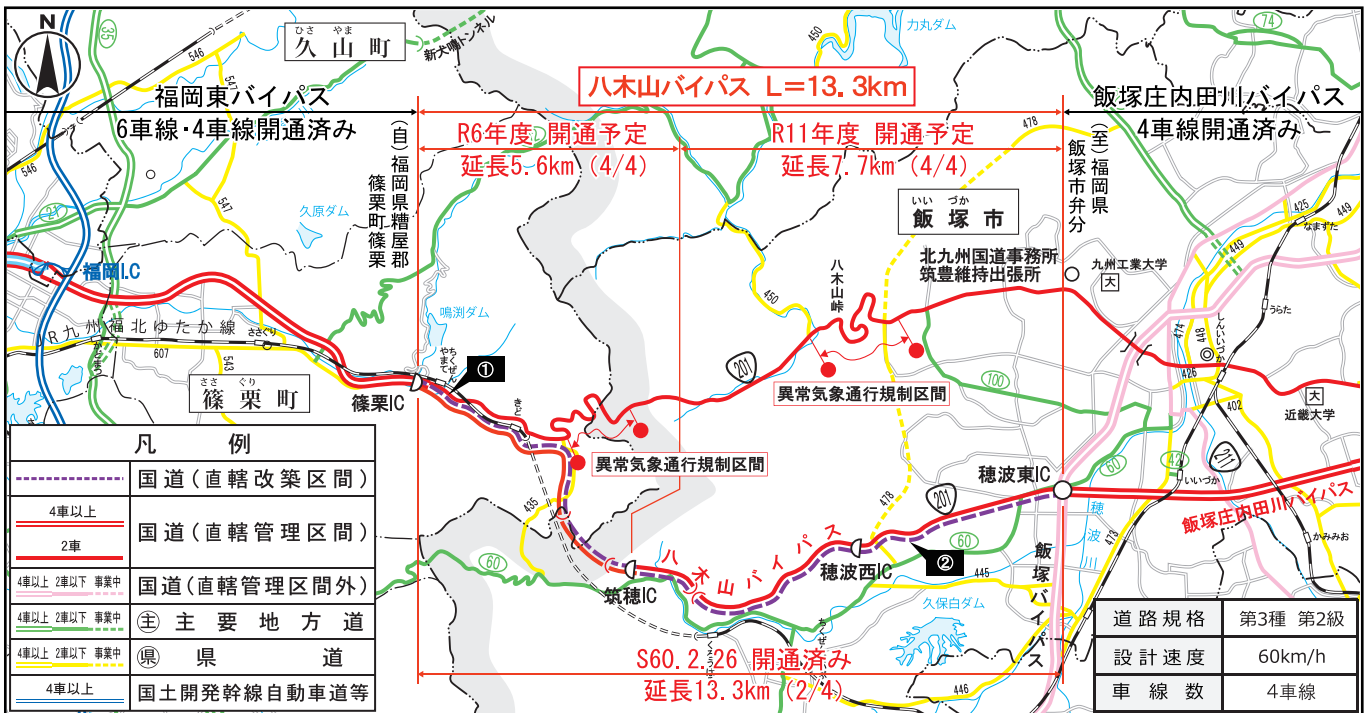
- 八木山バイパスは、福岡都市圏と筑豊地域を結ぶ重要な路線ですが、4車線区間に挟まれたボトルネックのため交通渋滞が発生したり、対面通行のため正面衝突事故が多く発生している道路です。交通混雑の緩和と道路利用者の安全・安心の確保を目的とし、公共事業と有料道路事業を組み合わせ合わせた整備により、4車線化事業を進めていきます。
- 篠栗IC～筑穂IC間の令和6年度開通を目指し、引き続き工事を推進していきます。



▲筑前山手橋 工事状況



▲八木山バイパス事業区間状況
(穂波西IC付近 正面衝突事故の発生状況)



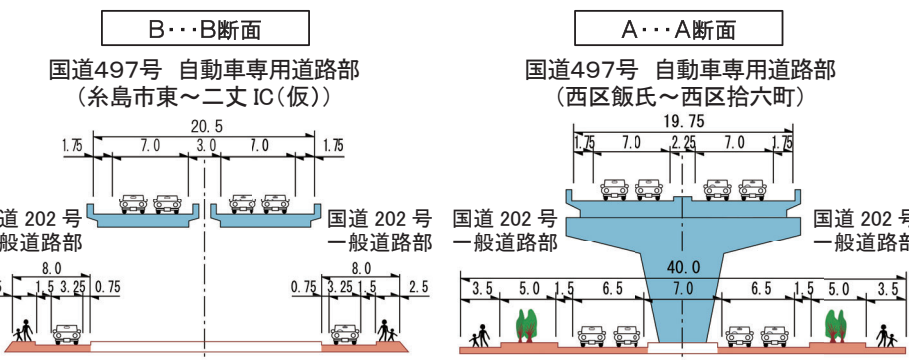
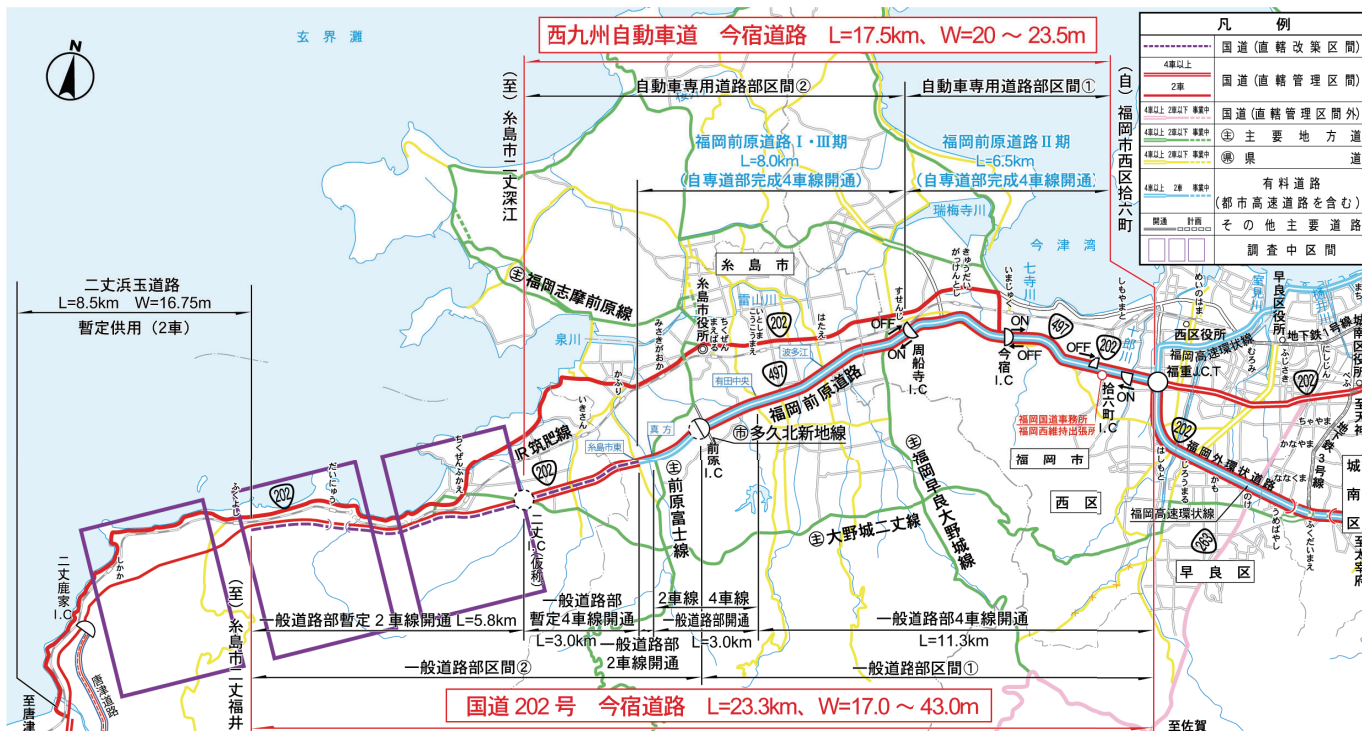
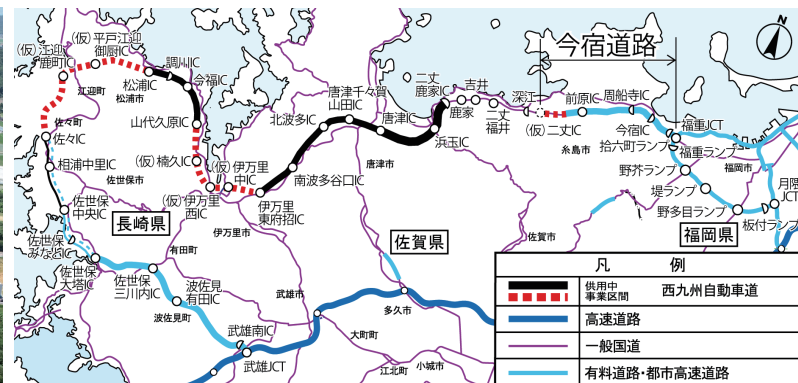
▲標準断面図



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。
- 糸島市東～二丈(仮称)の早期整備に向け、今年度も引き続き用地取得・工事を推進していきます。
- 二丈(仮称)以西は、令和元年度よりルート・構造検討に係る調査を進めています。



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

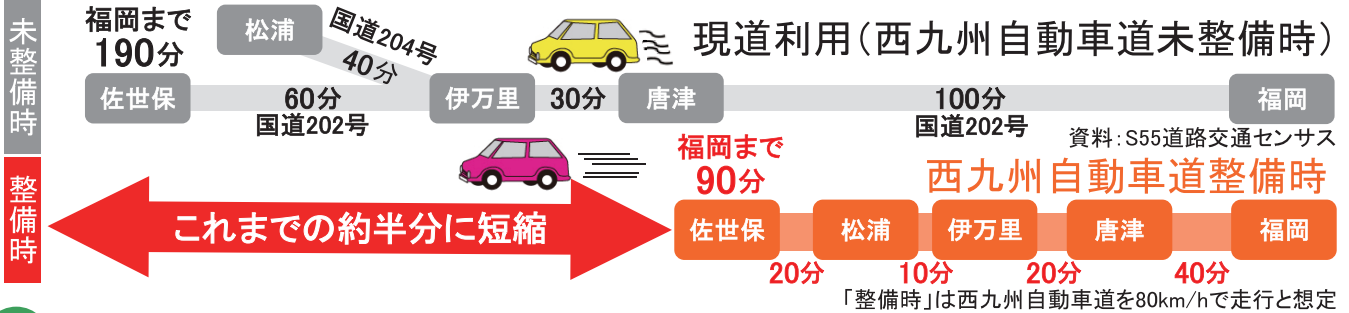
区間	①	②
道路規格	第4種 第1級	第3種 第2級
設計速度	60km/h	60km/h
車線数	4車線	2～4車線

▲ 標準断面図

主な整備効果

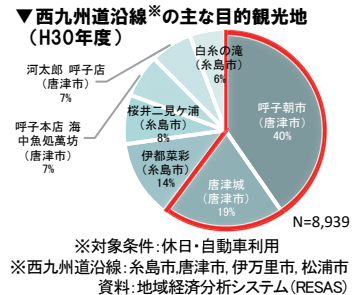
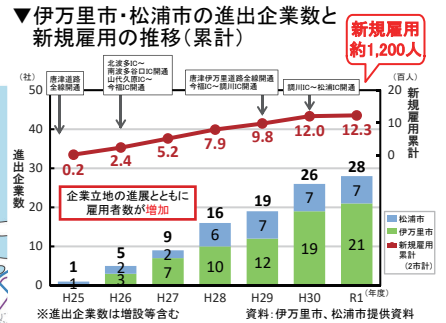
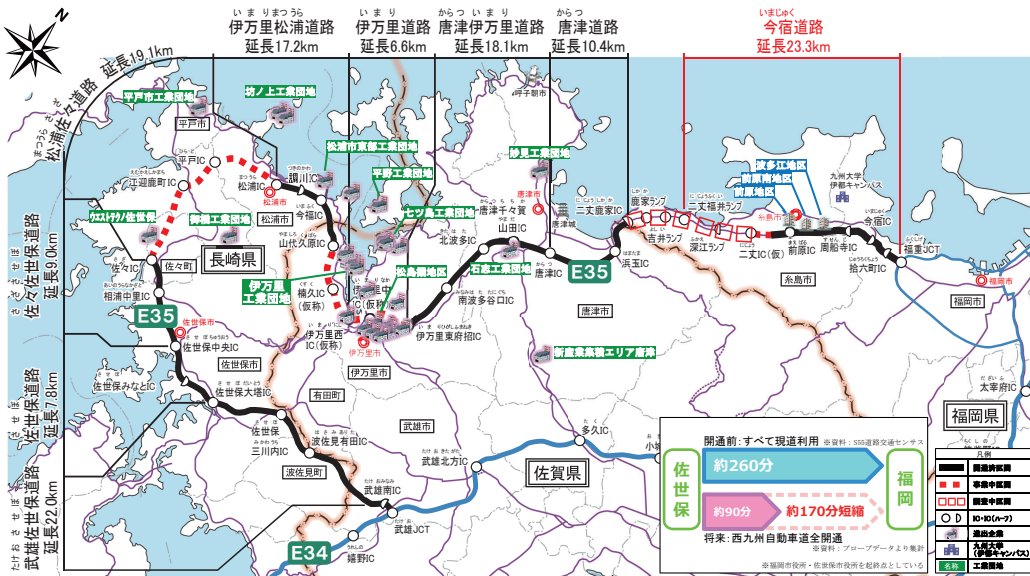
1 広域交通ネットワーク形成

- 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 地域経済活動の支援

- 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、地域経済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	九州全域の確率値
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

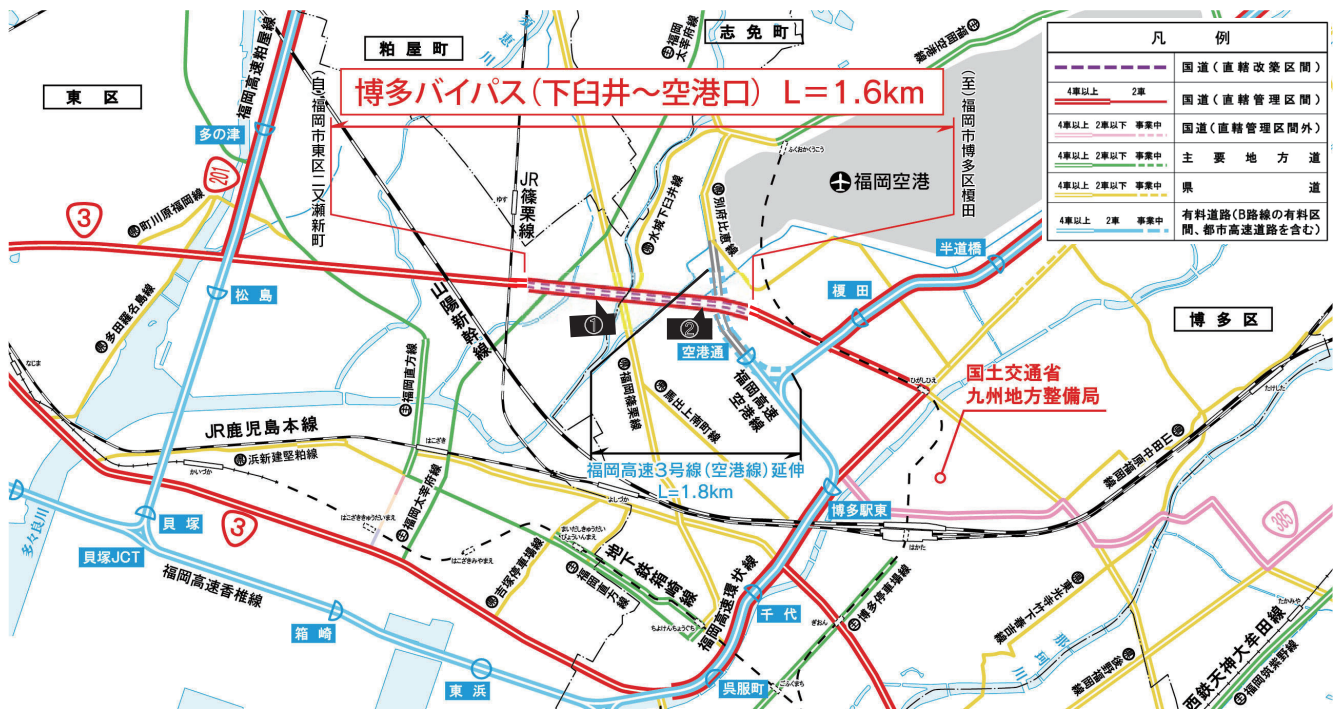
資料: 政府地震研究推進本部地震調査委員 (H31.2.26)



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

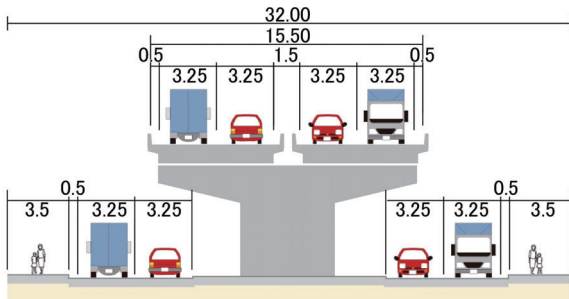
- 国道3号博多バイパス(下臼井～空港口)は、福岡市北東部に位置し、交通環境(渋滞)の改善を目的とする道路です。
- 博多バイパス(下臼井～空港口)の立体化整備により、多車線道路における輻輳する交通を適切に機能分担することで、渋滞緩和及び安全性の向上を図るとともに、定時性・速達性向上による物流活動や医療活動の支援が期待されます。
- 令和4年度より、立体化事業に着手します。



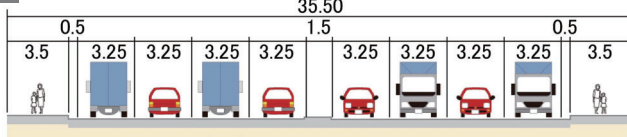
凡 例	
--- (赤線)	国道(直轄改築区間)
--- (青線)	4車以上 2車 国道(直轄管理区間)
--- (黄線)	4車以上 2車以下 事業中 国道(直轄管理区間外)
--- (緑線)	4車以上 2車以下 事業中 主要地方道
--- (紫線)	4車以上 2車以下 事業中 県道
--- (黒線)	4車以上 2車 事業中 有料道路(B路線の有料区間、都市高速道路を含む)

道路規格	第4種 第1級
設計速度	60km/h
車線数	8車線

立体化区間



平面区間



▲標準断面図



▲博多バイパスの渋滞状況 (新二又瀬橋交差点付近)

② 至久留米市



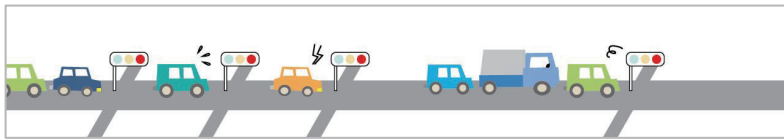
▲福岡南バイパスの渋滞状況 (空港口交差点付近)

主な整備効果

1 国道3号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。

現況 信号交差点が連続しており、速度低下が発生

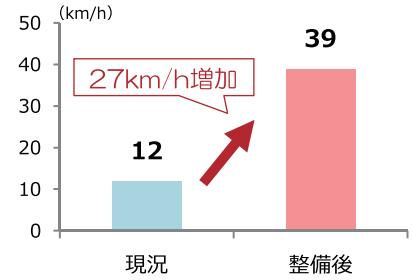


立体化

整備後 立体化により信号交差点を回避できるため、渋滞緩和効果に期待

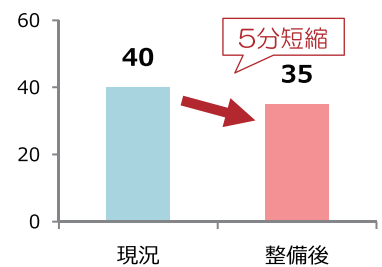


旅行速度が向上



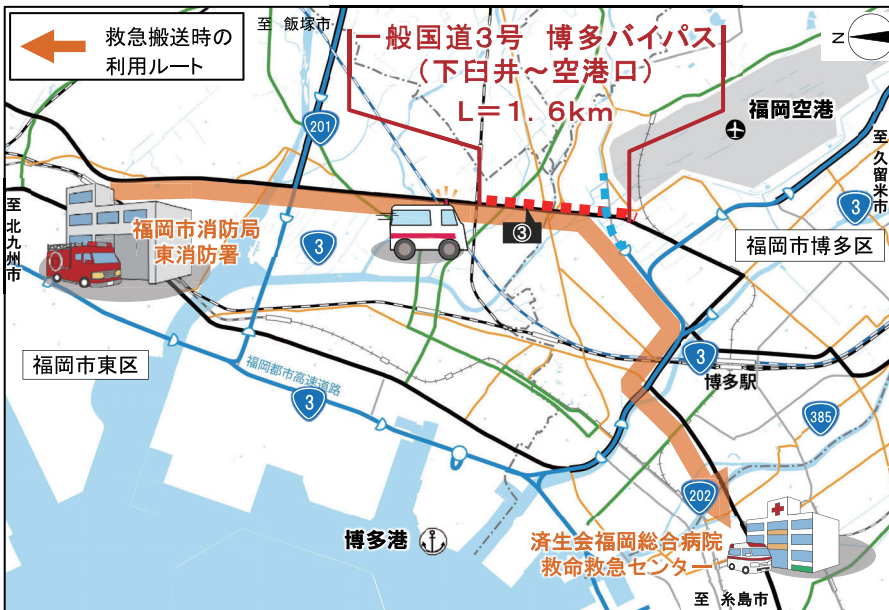
▲ 立体化整備による速度変化

所要時間が短縮



▲ 東消防署～済生会病院間の所要時間

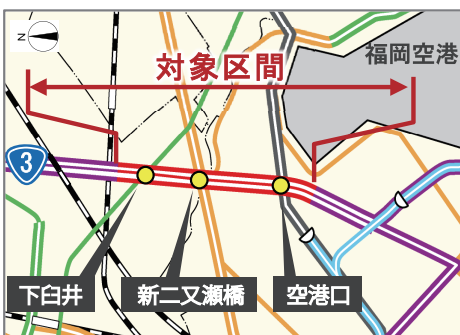
資料：【現況】ETC2.0プローブデータ(R2年度平日混雑時)
【整備後】整備区間は設計速度で算出



▲ 救急搬送車両の通行状況 (新二又瀬橋交差点付近)

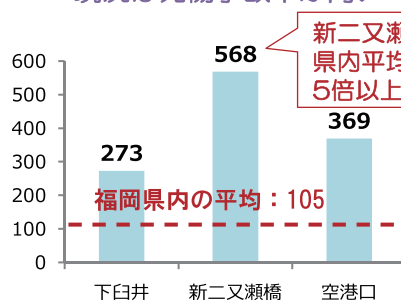
2 渋滞緩和による安全性の向上

- 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。



▲ 対象区間の主な交差点

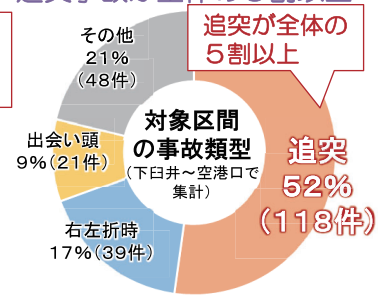
現況は死傷事故率が高い



▲ 対象区間の死傷事故率

資料：ITARDA事故データ(H28-R1)

追突事故が全体の5割以上



▲ 対象区間の事故類型

資料：ITARDA事故データ(H28-R1)



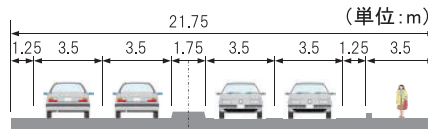
鳥栖久留米道路

久留米中心市街地の通過交通を排除

- 鳥栖久留米道路は、鳥栖市高田町から久留米市東合川を結ぶ延長4.5kmの4車線道路で、(都)東合川野伏間線と一体となって環状道路を形成します。
- 環状道路の早期発現に向け、今年度も引き続き用地取得及び工事を推進していきます。



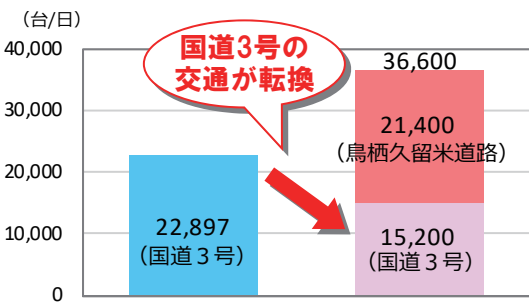
道路規格	第3種 第1級
設計速度	80km/h
車線数	4車線



▲ 標準断面図

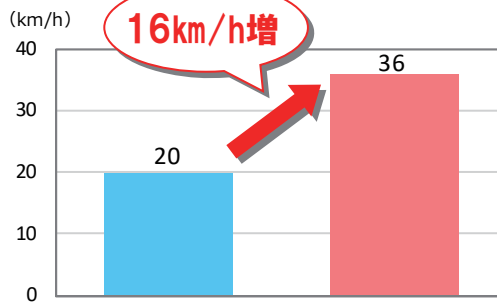
主な整備効果

- 久留米市内を通過する交通が鳥栖久留米道路へ転換することで、市内の交通混雑が緩和され、旅行速度が向上することが期待されます。



▲ 交通量の変化

資料：福岡国道事務所調査結果 (H30.10) 交通量推計結果 (R12)



▲ 旅行速度の変化 (高田町北交差点～東櫛原交差点)

資料：H27全国道路擁路交通情勢調査 交通量推計結果 (R12)



▲ 国道3号の渋滞状況 (久留米市国分町)



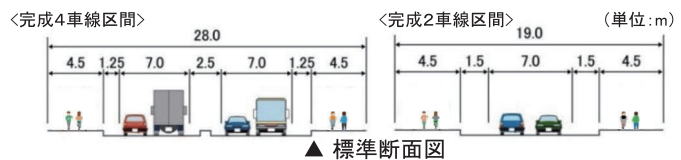
浮羽バイパス

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、久留米市田主丸町からうきは市浮羽町を結ぶ延長14kmの道路で、現在約13kmが暫定2車線で供用しています。
- 全線開通まで残り1.1kmの早期開通に向け、今年度も引き続き用地取得・工事を推進していきます。

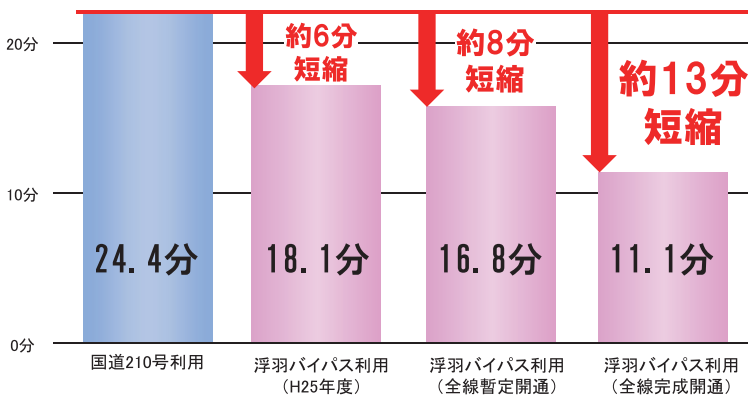


道路規格	第3種 第1級	第3種 第2級
設計速度	80km/h	60km/h
車線数	4車線	2車線



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。





春吉橋架替

福岡都心部の安全と安心を確保、賑わい空間の創出

- 春吉橋は、福岡県福岡市中心部に位置する二級河川那珂川を渡河する橋梁(老朽橋)です。本事業は、国道202号における第一次緊急輸送道路としての安全性・信頼性の確保を目的とした橋梁架替事業です。
- また、都心部における回遊性向上に向けた取り組みと連携し、賑わいある空間づくりに寄与するとともに、二級河川那珂川の河川改修事業とも連携し、河川の流下能力向上に寄与します。
- 令和4年4月10日に迂回路から新橋に切り替えました。
- 今年度も引き続き、工事を推進していきます。



現状



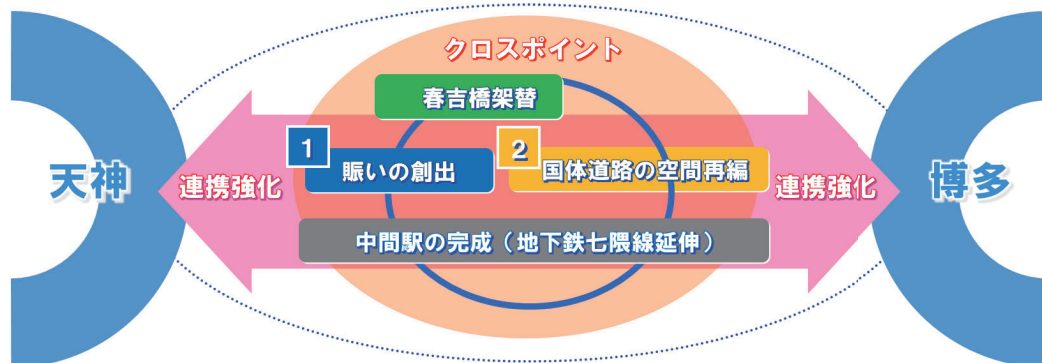
▲ 春吉橋周辺の道路の冠水状況
(住吉橋左岸より上流側を望む)



▲ 春吉橋の損傷状況: コンクリート剥離・鉄筋露出

国体道路の空間利活用検討会を開発

- 博多と天神の回遊性向上のため、二つの拠点をつなぐ「国体道路の空間再編」とクロスポイントとなる「春吉橋賑わい空間」のあり方について検討しています。



1 春吉橋架け替え

- 空間利活用の条件整理、空間の使い方、管理運営等について福岡市が検討しています。

春吉橋切り回し時



春吉橋完成時



2 国体道路の空間再編

- 国体道路沿線は九州最大の繁華街や歴史的まちなみがあり、今後地下鉄中間駅開業が計画されています。一方で、著しい交通混雑、狭い歩行空間に歩行者と自転車が錯綜するなど様々な課題があります。都心部の回遊性向上による町の活力維持、強化を目的として、安心して快適な道路空間の再編について検討しています。



賑わい空間の創出イメージ



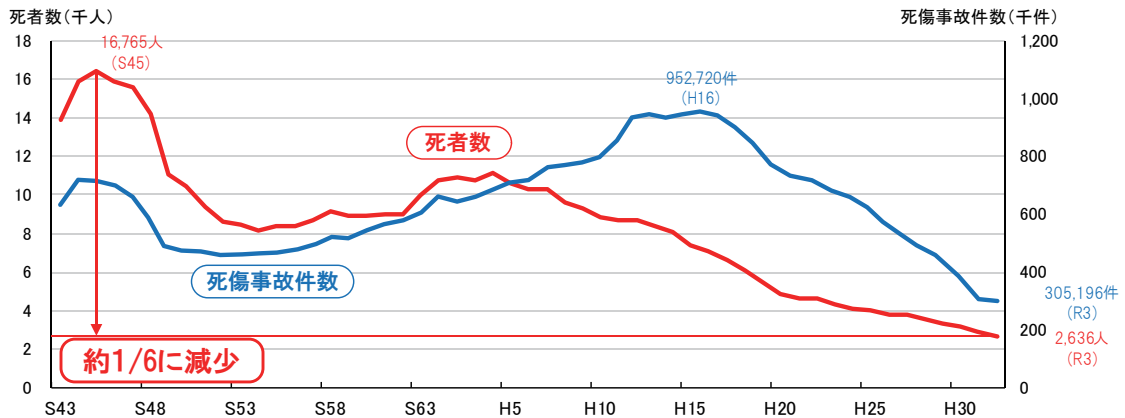
イメージであり、確定したものではありません

交通安全事業

高齢者事故等の削減を目指す

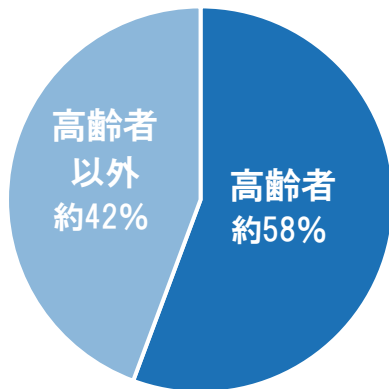
1 交通事故の現状

- 交通事故死者数はピーク時に比べ6分の1までに減少する等改善していますが、高齢者の事故の割合が増えていることが特徴です。



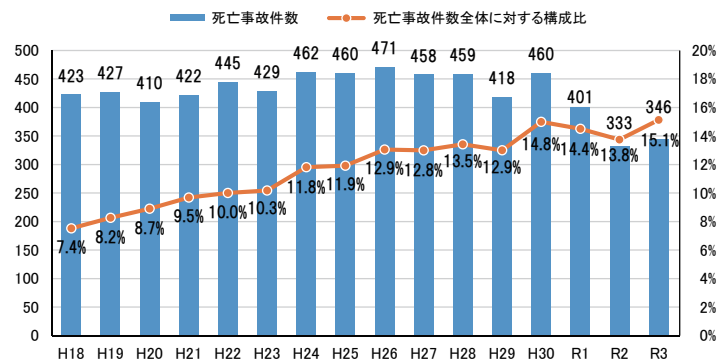
▲交通事故死者数・死傷者数 (S43~R3)

出典)警察庁交通局「交通事故発生状況の推移」(令和3年)



▲年齢層別交通事故死者数の割合 (R3)

出典)警察庁交通局「交通事故発生状況の推移」(令和3年)



▲75歳以上の高齢者による死亡事故件数及び構成比

出典)警察庁「交通死亡事故の発生状況及び道路交通法違反取締り状況等について」(令和3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。

▼全国県別交通事故発生件数

	H30	R1	R2
1位	愛知県 35,258件	大阪府 30,914件	東京都 25,642件
2位	大阪府 34,382件	愛知県 30,836件	大阪府 25,543件
3位	東京都 32,590件	東京都 30,467件	愛知県 24,879件
4位	福岡県 31,279件	福岡県 26,936件	福岡県 21,495件
5位	静岡県 28,402件	静岡県 25,102件	静岡県 20,667件

資料:警察白書

▼全国県別交通事故発生率※

	H30	R1	R2
1位	静岡県 1,004.9	静岡県 891.6	静岡県 723.4
2位	佐賀県 920.9	佐賀県 823.7	群馬県 598.6
3位	群馬県 856.9	群馬県 764.4	佐賀県 593.7
4位	福岡県 805.9	宮崎県 692.6	福岡県 540.3
5位	宮崎県 760.8	福岡県 687.2	宮崎県 535.0

※人口10万人当たりの負傷者数(人/人口10万人)

資料:警察白書

幹線道路事故対策の推進

選択と集中、市民参加・協働で進める

- 福岡国道管内の535箇所(令和4年4月1日時点)の事故危険区間について、事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)と位置付け、集中的、重点的に対策を実施し、交通事故撲滅を目指します。

1 交差点改良



▲国道202号 六本松交差点(福岡市)

2 歩道整備



▲国道210号 保木地区(うきは市)

3 区画線(路面のカラー化)



▲国道202号 今宿大塚・谷交差点(福岡市)

4 視距改良(カーブ区間の視認性向上)



▲国道3号 下辺春地区(八女市)

5 LED(照明)



▲国道202号 甲ノ峯トンネル(糸島市)

6 英語表記の適正化



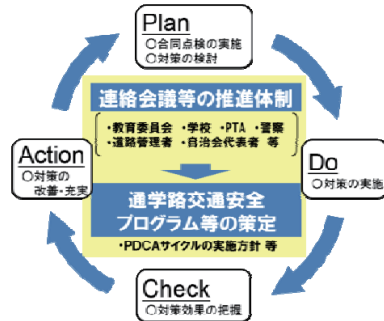
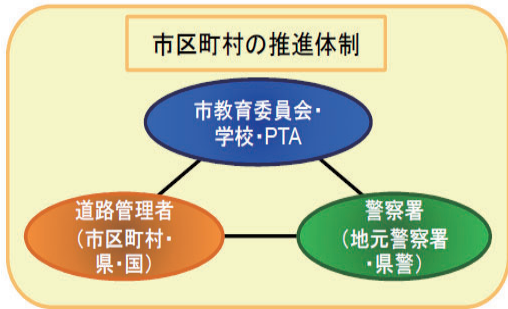
▲国道202号 国体道路(福岡市)

生活道路事故対策の推進

通学路や細街路の交通安全を目指す

1 通学路対策

- 登下校中の児童等が死傷する事故が連続して発生したことを受け、各地域において推進体制を構築し、定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の取り組みを連続して推進しています。

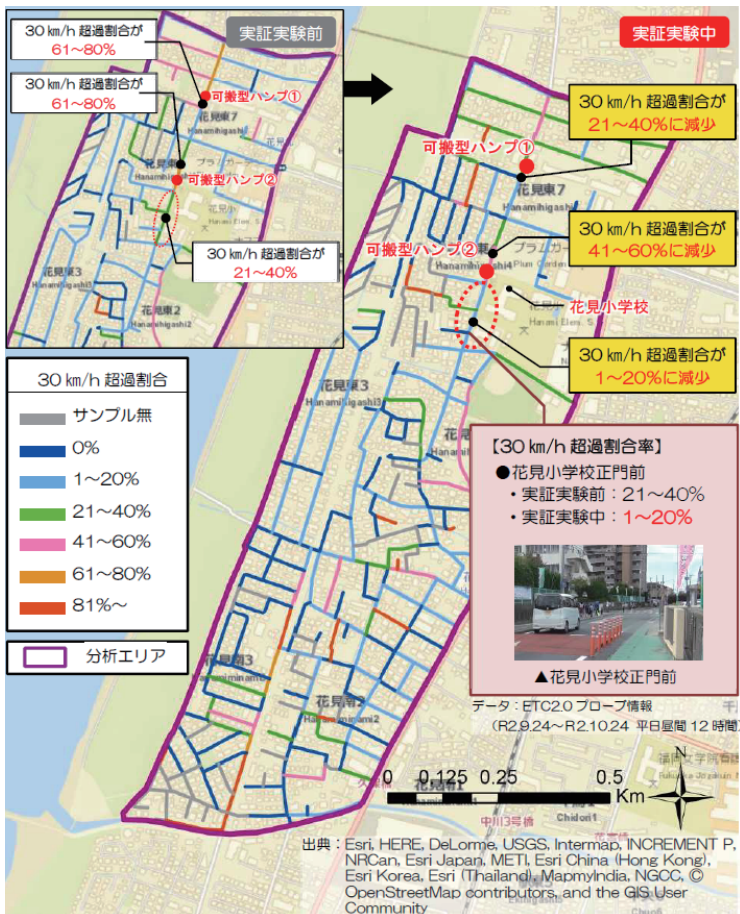


▲ 通学路安全確保のためのPDCAサイクル

▲ 通学路合同点検

2 生活道路対策

- ビッグデータを用いた分析

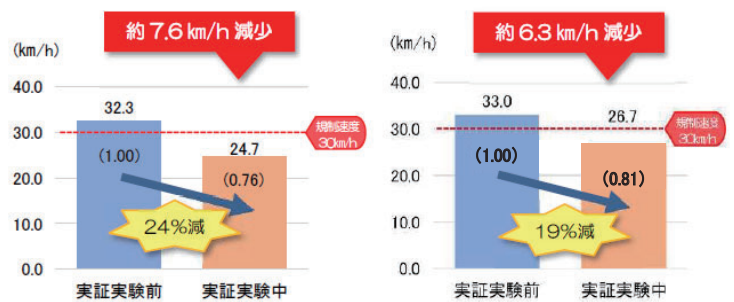


▲ 道路区間別の30km/h超過割合



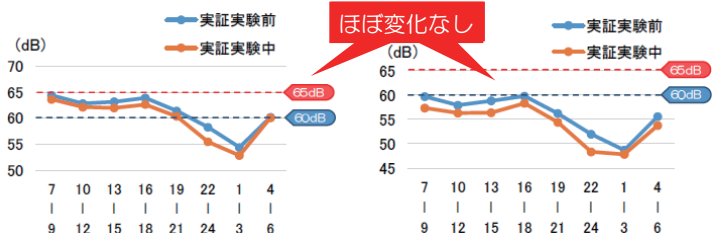
▲ 実証実験(可搬型ハンブを設置)(古賀市)

- 可搬型ハンブ設置による効果 (速度指標の変化状況)



【実証実験前】R2.8.26【実証実験中】R2.10.7

- 可搬型ハンブ設置による効果 (騒音・振動の変化状況)



【実証実験前】R2.8.26【実証実験中】R2.10.7

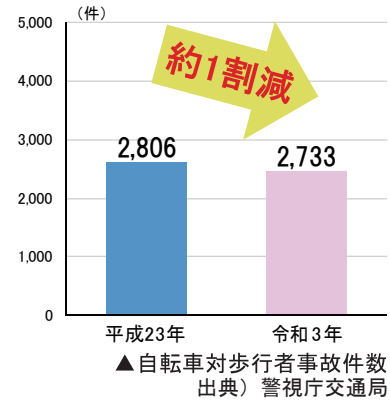
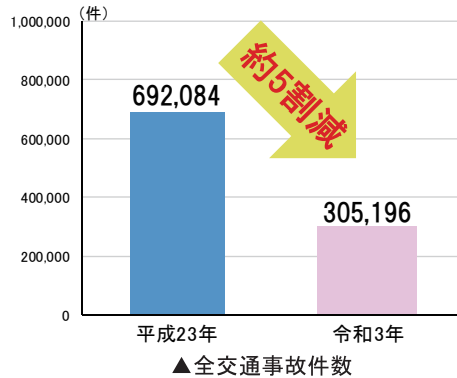
自転車通行空間の整備

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横ばいの状況にあります。
- 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(警察庁と共同でH28.7に発出)に基づき、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1割減少となっています。



2 自転車利用者は、車道通行、左側通行が原則

	A 自動車の速度が高い道路	B A,C以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安※	速度が50km/h超	A,C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在(自転車と自動車を 車道で混在)



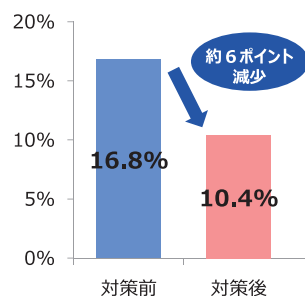
▲交通状況による整備形態の違い

3 整備事例

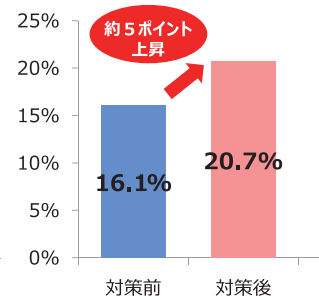


▲国道202号国体道路での整備事例(車道混在)

【逆走率】



【車道左側走行率】



対策前：H28.11.1 (火) 観測、対策後：H29.12.20 (水) 観測

電線類地中化の推進

安全・安心なまちづくり

1 目的

- 防災性、安全性、快適性、景観改善の観点から無電柱化を推進する必要があります。



(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)

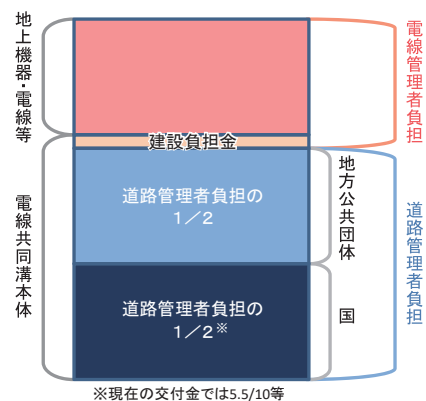
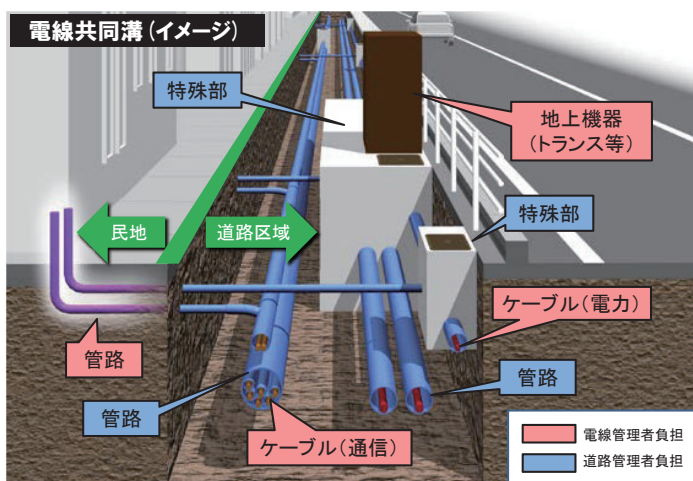
▲電柱・電線が景観を阻害

2 無電柱化の動向

- 無電柱化法の施工後初めてとなる「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 整備イメージ

- 道路管理者は、管路及び特殊部を設置します。
- 電力・通信事業者は、道路管理者が設置した管路にケーブルを設置し、地上機器を設置します。



■建設負担金とは
電線共同溝の占用予定者は、電線共同溝の建設に要する費用のうち、電線共同溝の建設によって支出を免れることとなる推定の投資額等を勘案して政令で定めるところにより算出した額の費用を負担するものである。(電線共同溝の整備に関する特別措置法第7条)

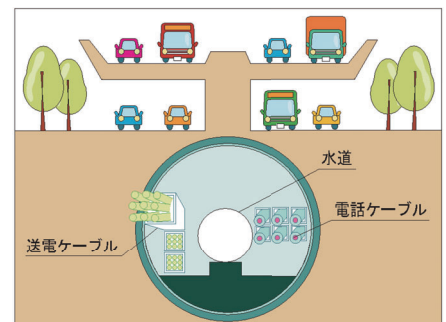
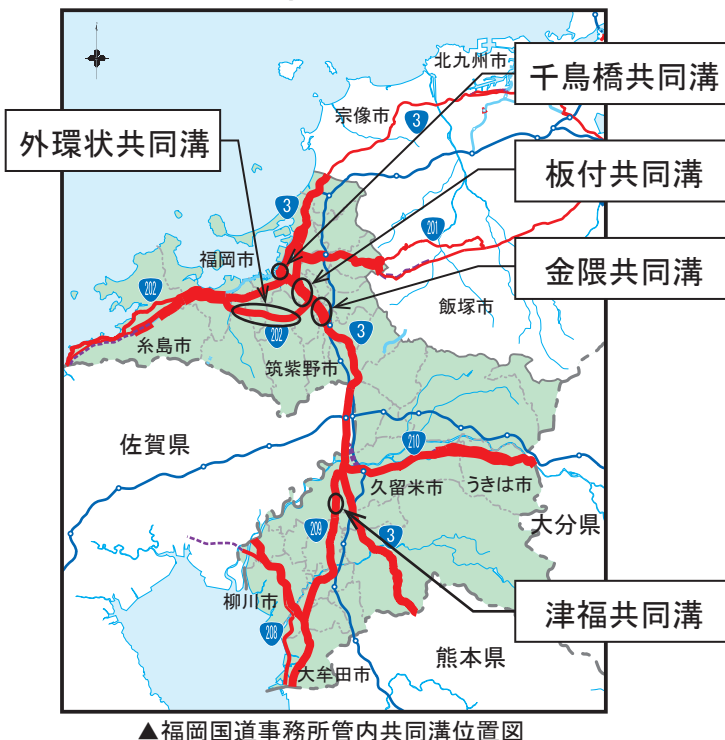
4 電線共同溝

- 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。



5 共同溝

- 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。



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

維持管理における工夫



▲植栽ユニットによる施工性の向上



▲火山灰を加工したレンガによる透水性確保



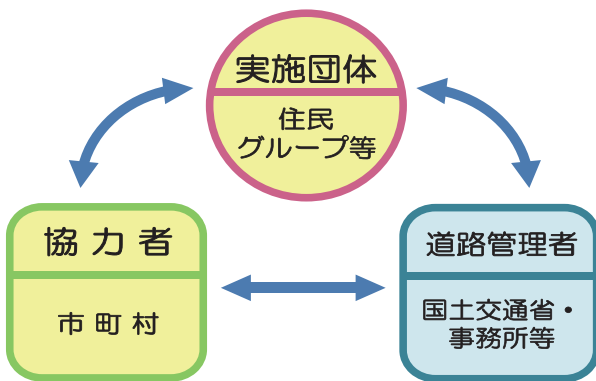
▲縁石からのほみ出し草に対応した防草対策

地域住民の参画

1 道守、ボランティア・サポート・プログラム（V・S・P）

- 「道守」やボランティア・サポート・プログラムなどを通じて、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。

※詳しい情報はこちら⇒ [道守九州会議](#) [検索](#)



▲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。

※詳しい情報はこちら⇒ [道路協力団体制度](#) [検索](#)

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)

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、自治体の復旧を支援します。

豪雨・積雪による対策

◆令和2年7月豪雨 (R2.7.7)



◆令和3年1月積雪 (R3.1.8)



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。

◆令和2年7月豪雨におけるTEC-FORCEやリエゾン派遣



防災・減災に関する取組み

❖ 災害に備えた訓練



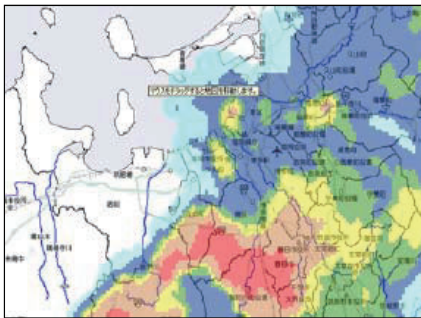
梅雨時期に備え防災訓練(R3.6)



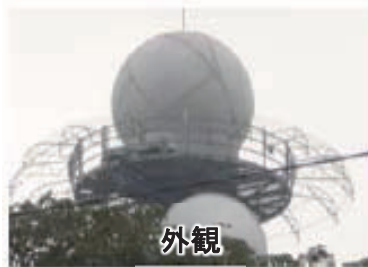
スタック車両移動訓練(R3.12)

❖ XRAIN (XバンドMP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3号 137K04 上

福岡県八女市立花町下辺春 吹春橋

(福岡国道HP)

<http://www.qsr.mlit.go.jp/fukkoku/bousai.html>

❖ 災害対策用機械の派遣

- 災害時には現場に急行し、所要の活動を行うとともに、自治体からの要請に応じ、貸し出すこともできます。



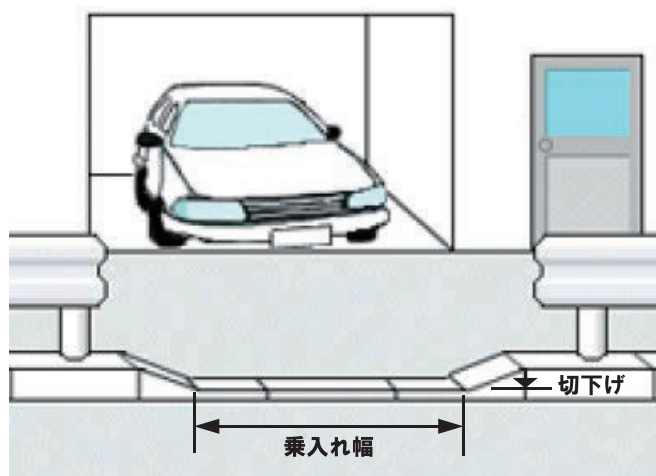
(九州地整HP) http://www.qsr.mlit.go.jp/bousai_ioho/shien/index.pdf

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】

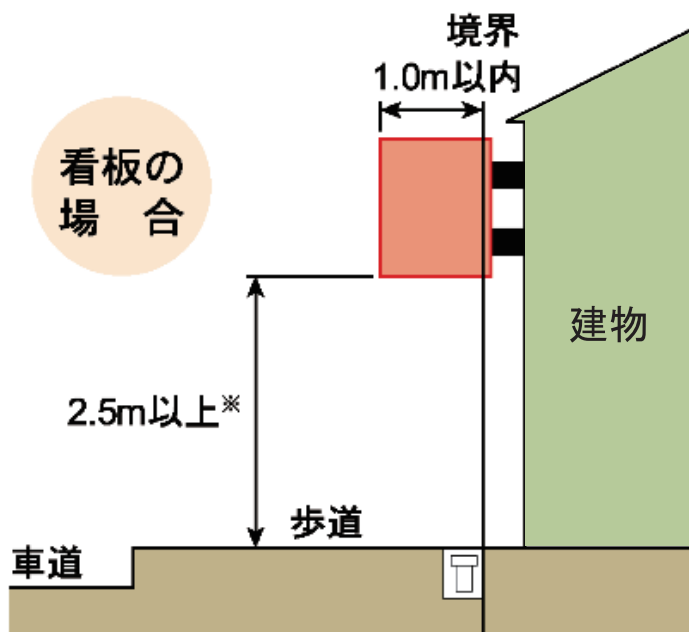
- ・自動車の乗入れ口は原則1箇所
店舗等で自動車が頻繁に出入りする場合は2箇所
- ・乗入れ口の相互の間隔は、原則10mを確保

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。



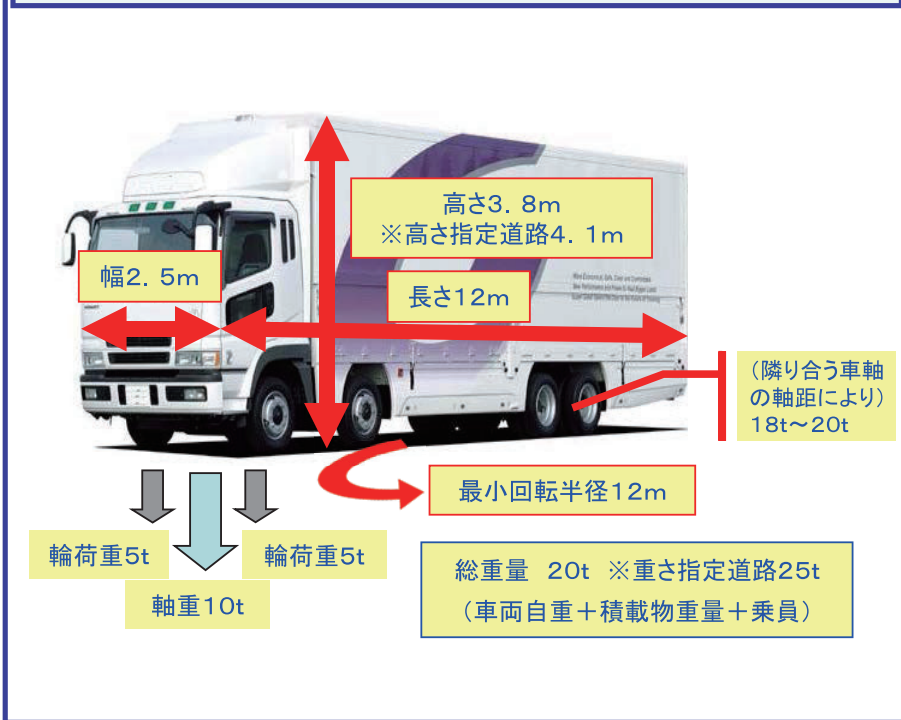
※車道の場合は4.5m以上



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許可申請が必要です。

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)

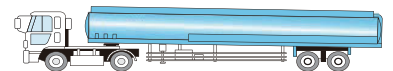


特殊車両の例

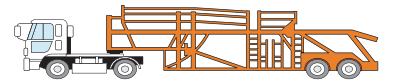
【バン型セミトレーラ】



【タンク型セミトレーラ】



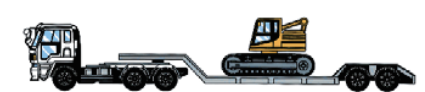
【自動車運搬用セミトレーラ】



【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。

- 九州運輸支局、警察署、NEXCOと連携して特殊車両の通行許可の有無や車両重量及び車両寸法(車長、車幅、車高等)の超過違反について合同取締りを実施しています。



▲特殊車両許可証を確認中



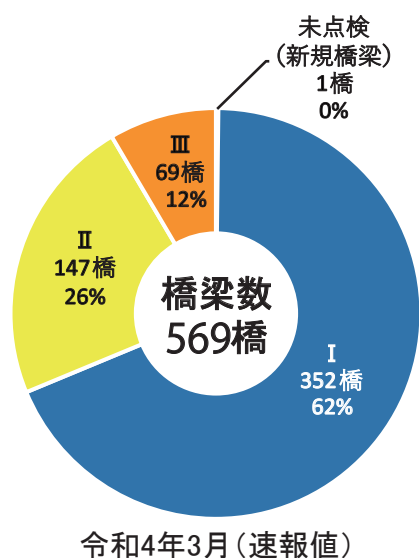
▲車両の長さを計測中

道路インフラメンテナンス

安全で快適な道路空間のために

- 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。

◆福岡国道の橋梁は平均年齢50歳、早期措置段階の橋梁(Ⅲ)は12%



段階	状態	説明
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。
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。

損傷度: 低 (上) → 高 (下)



▲橋梁補修



▲立花トンネル補修



▲耐震補強(落橋防止)



コンクリート打設状況

▲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

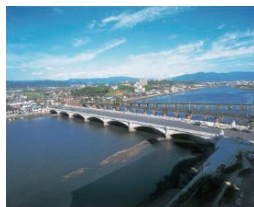
○道路トンネル



○大型カルバート



○道路橋



○横断歩道橋



○シェッド



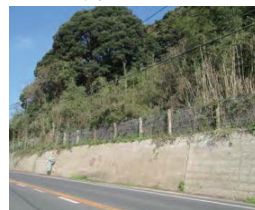
○門型標識等



○門型標識以外の標識



○のり面



○舗装

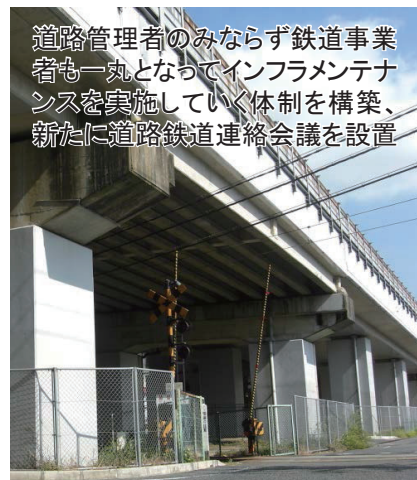
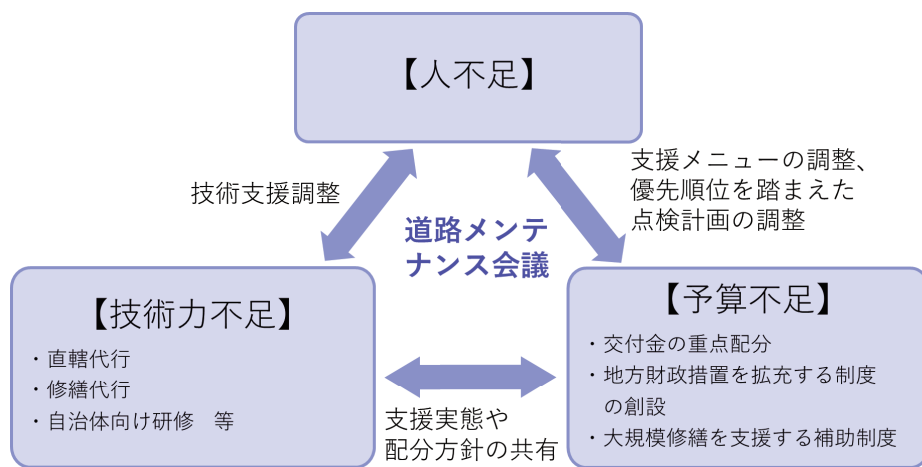


○照明

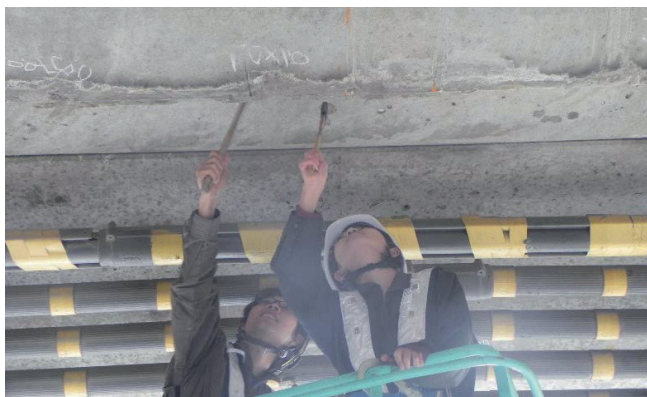


❖ 道路メンテナンス会議

- 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



若手職員に老朽化橋梁を割り当て、橋梁維持管理の基礎知識を習得



事務所退職者からなる「福岡橋守マイスター会」の協力で、橋梁損傷や不具合を早期発見

地域との連携

絆で深める

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

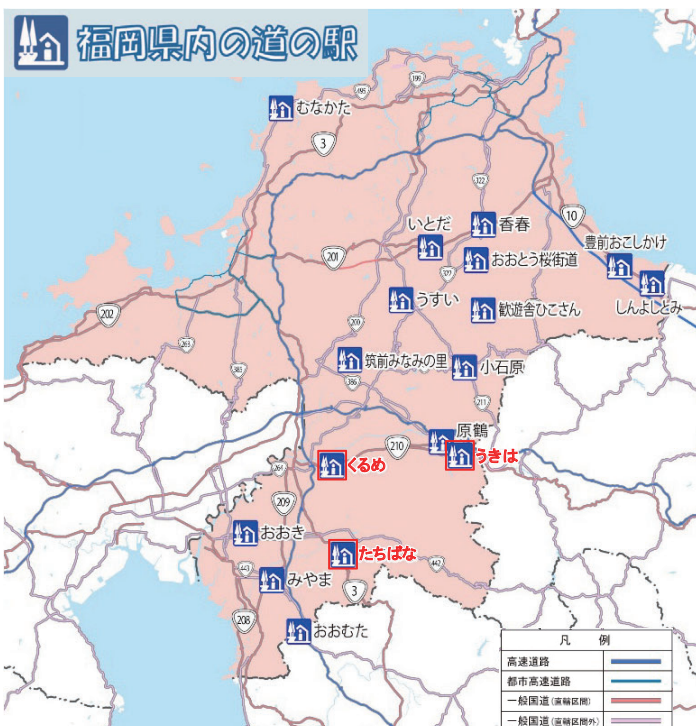
地域連携機能

- ・ 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

- 九州の「道の駅」登録数は138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」の地域復興施設等は各市が、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整備を行っています。



▲令和4年3月末時点



▲道の駅「うきは」・防災広場：平成29年12月完成



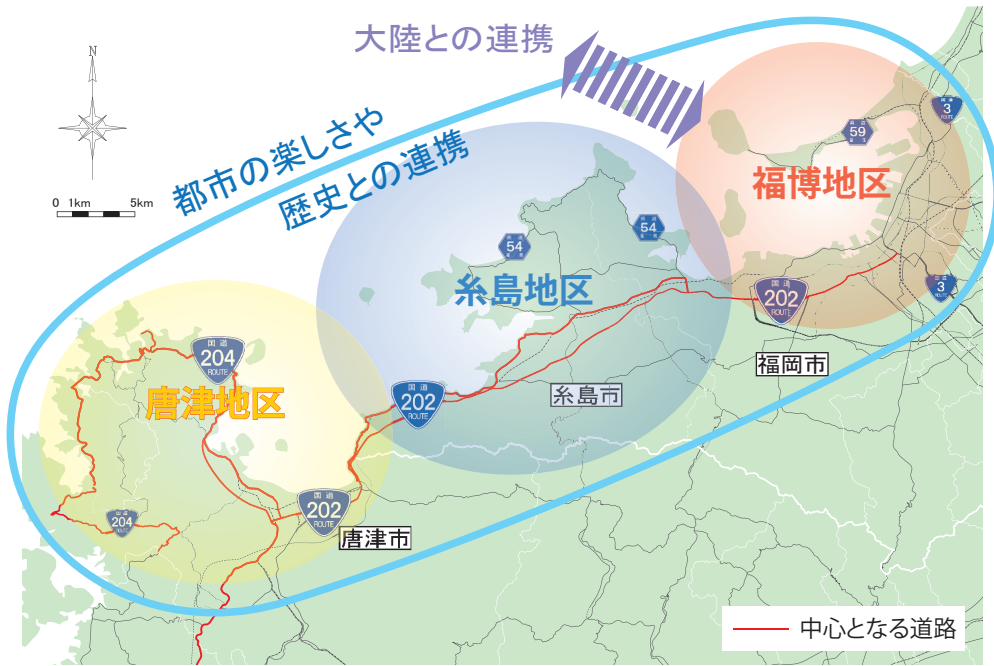
▲道の駅「くるめ」・子育て応援施設：令和3年3月完成

日本風景街道

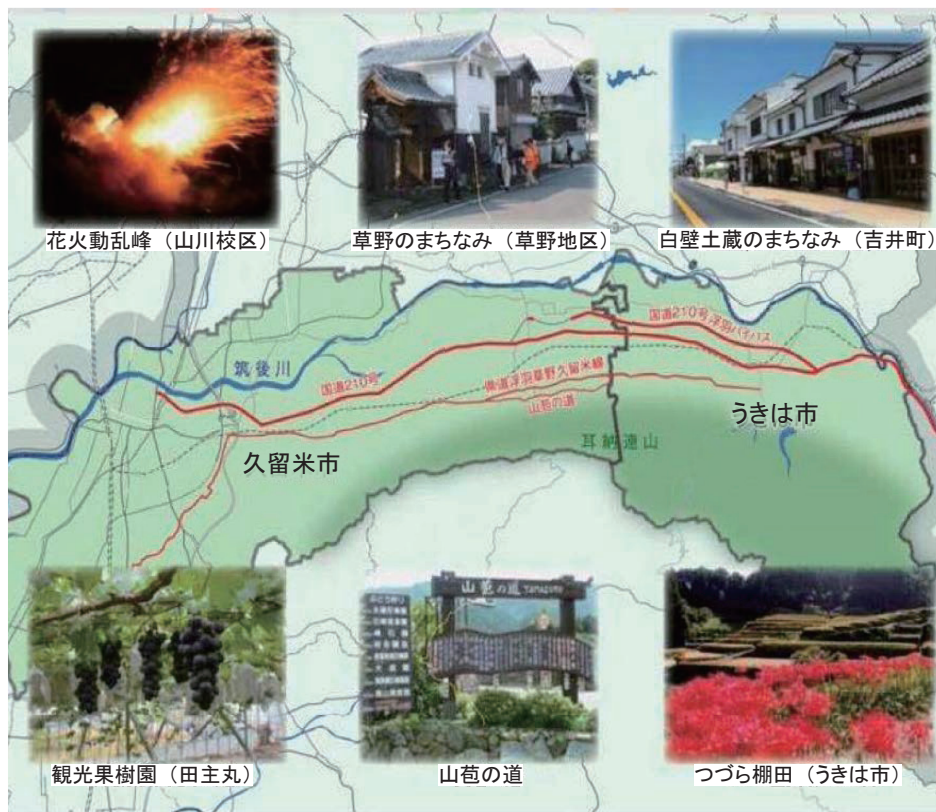


- 住民・NPO・企業などが主体となって行政と連携しながら、道を舞台に風景・歴史・文化など地域資源を活かした「美しい景観づくり」「活力ある地域づくり」「観光の振興」を行っていく取り組みです。

❖ 玄界灘風景街道



❖ 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

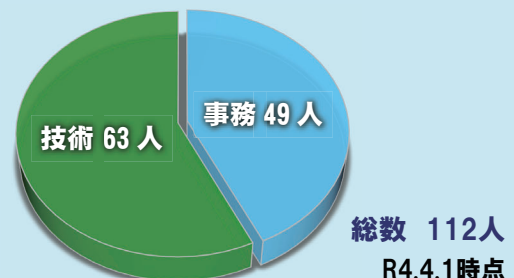
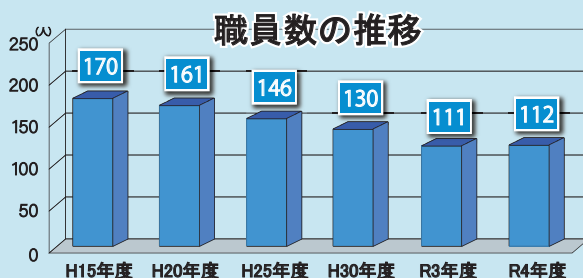
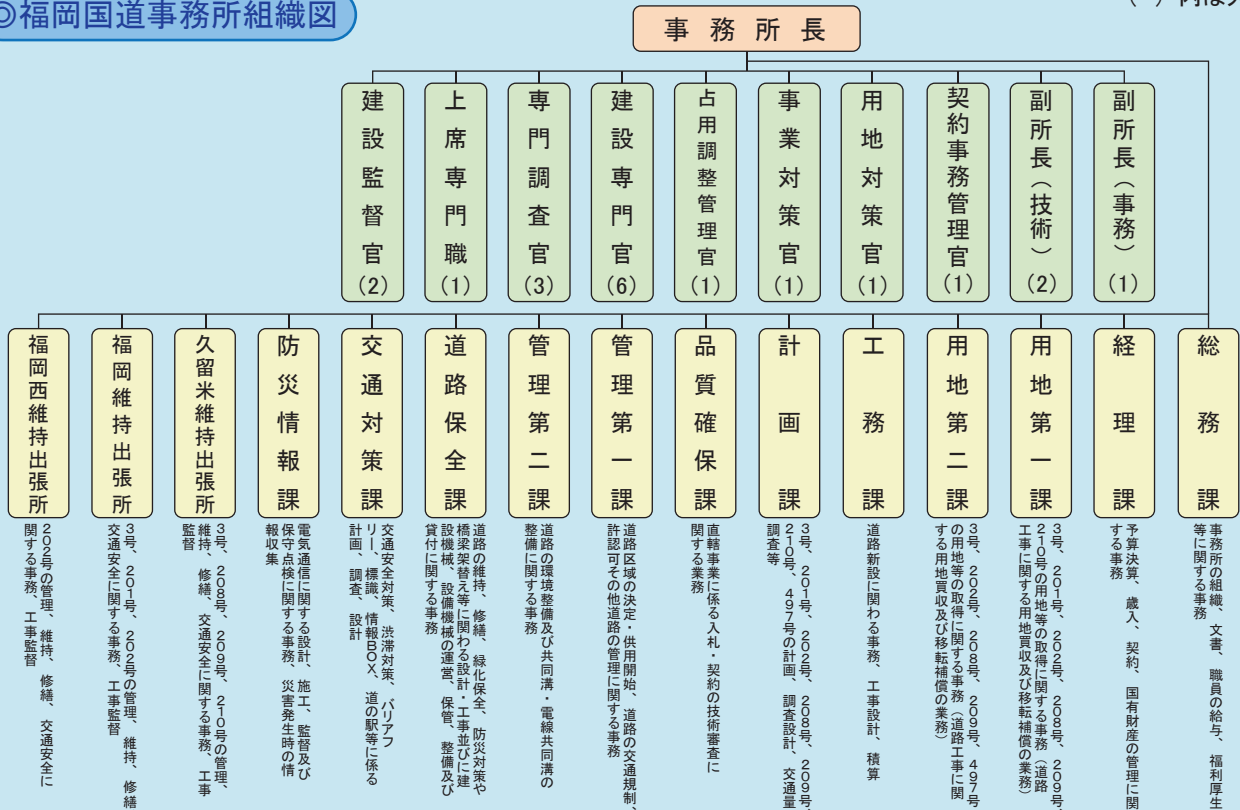


事務所の主な沿革・組織

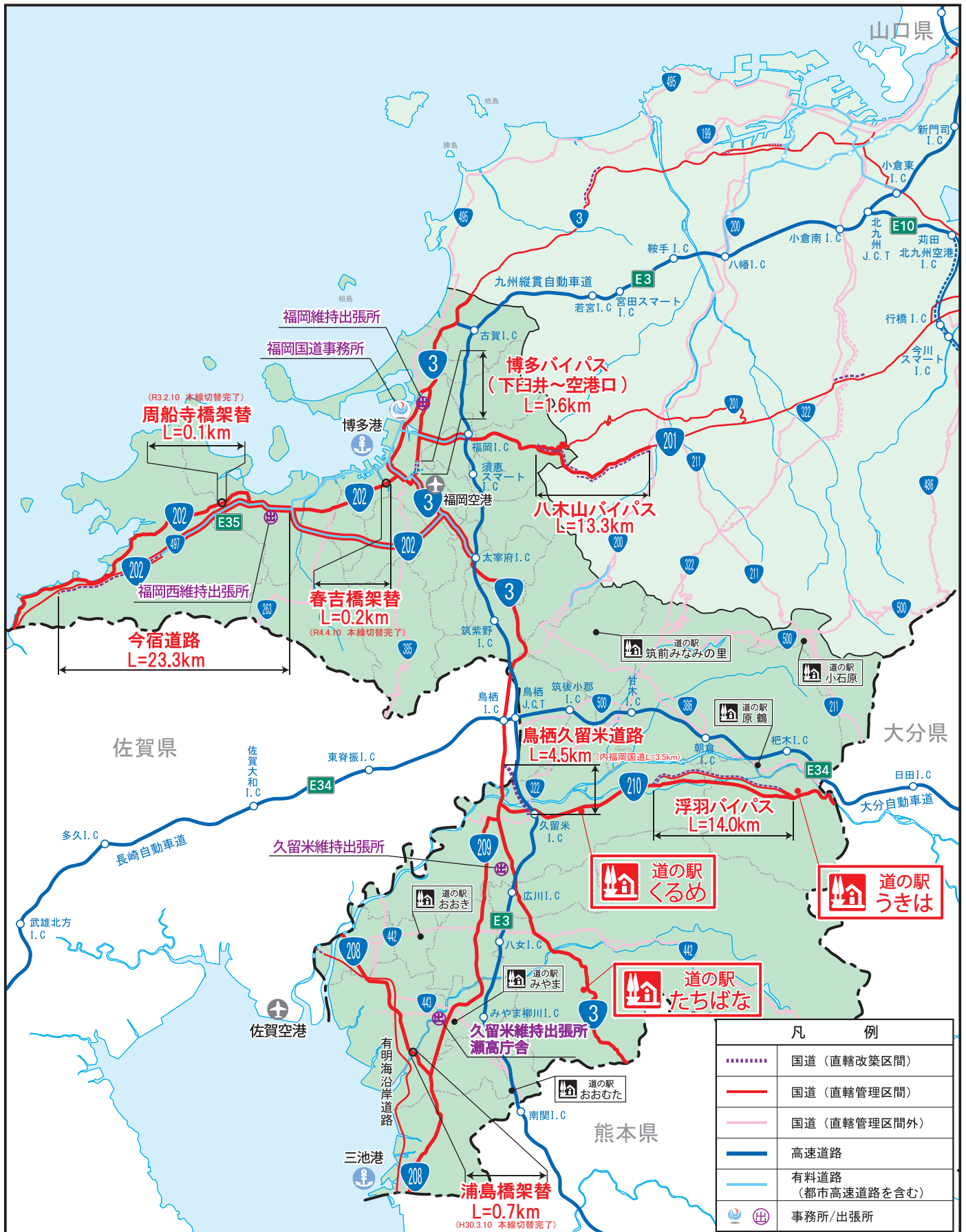
昭和34.04.01	九州地方建設局福岡国道工事事務所として発足 (福岡出張所、八幡出張所、行橋出張所)
昭和37.04.01	肥筑国道工事事務所の廃止に伴い、立花出張所が設置
昭和44.04.01	飯塚出張所設置
昭和44.11.15	新庁舎完成(福岡市東区名島3丁目24-10)
昭和47.05.10	八幡出張所、行橋出張所 組織規程の改正により 北九州国道工事事務所へ組織換
昭和48.04.01	立花維持出張所廃止、久留米維持出張所設置
昭和48.04.16	瀬高維持出張所設置
平成05.04.06	飯塚維持出張所 組織規程の改正により 北九州国道工事事務所へ組織換
平成13.01.06	国土交通省に移行
平成15.04.01	福岡国道事務所に名称変更 有明海沿岸道路出張所設置
平成 31.04.01	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



福岡国道事務所 管内図



凡 例	
.....	国道 (直轄改築区間)
——	国道 (直轄管理区間)
---	国道 (直轄管理区間外)
——	高速道路
——	有料道路 (都市高速道路を含む)
⊙	事務所/出張所

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

R3.3 出張所の電話番号が変わりました。

福岡国道事務所に関する最新の情報は、
ホームページやfacebook、twitterよりご覧頂けます。

福岡国道事務所HP



(<http://www.qsr.milt.go.jp/fukuoka/index.html>)



福岡国道ホームページ
QRコード

福岡国道facebook



福岡国道facebook
QRコード

(<http://www.facebook.com/fukuoka.qsr.milt.go.jp>)

福岡国道twitter



福岡国道twitter
QRコード

(http://twitter.com/mlit_fukkoku?s=11)

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)