

社会資本総合整備計画（道路関係）事後評価について

計画1:「道路ネットワーク整備による都市の成長に資する道づくり」

計画2:「雑餉隈駅周辺における安心で快適な交通環境の形成」

計画3:「すべての人が安全で快適に移動できる道路空間を創出する道づくり」

計画4:「安全・安心で快適な通学路及び自転車利用空間が確保された道づくり」

計画5:「災害に強く市民の安全・安心を支える道づくり」

計画6:「効率的かつ戦略的な維持管理により次世代に継承する道づくり」

計画7:「災害時の人流・物流の確保と安全で円滑に移動できる道づくり計画
（無電柱化推進計画支援）」

令和4年11月

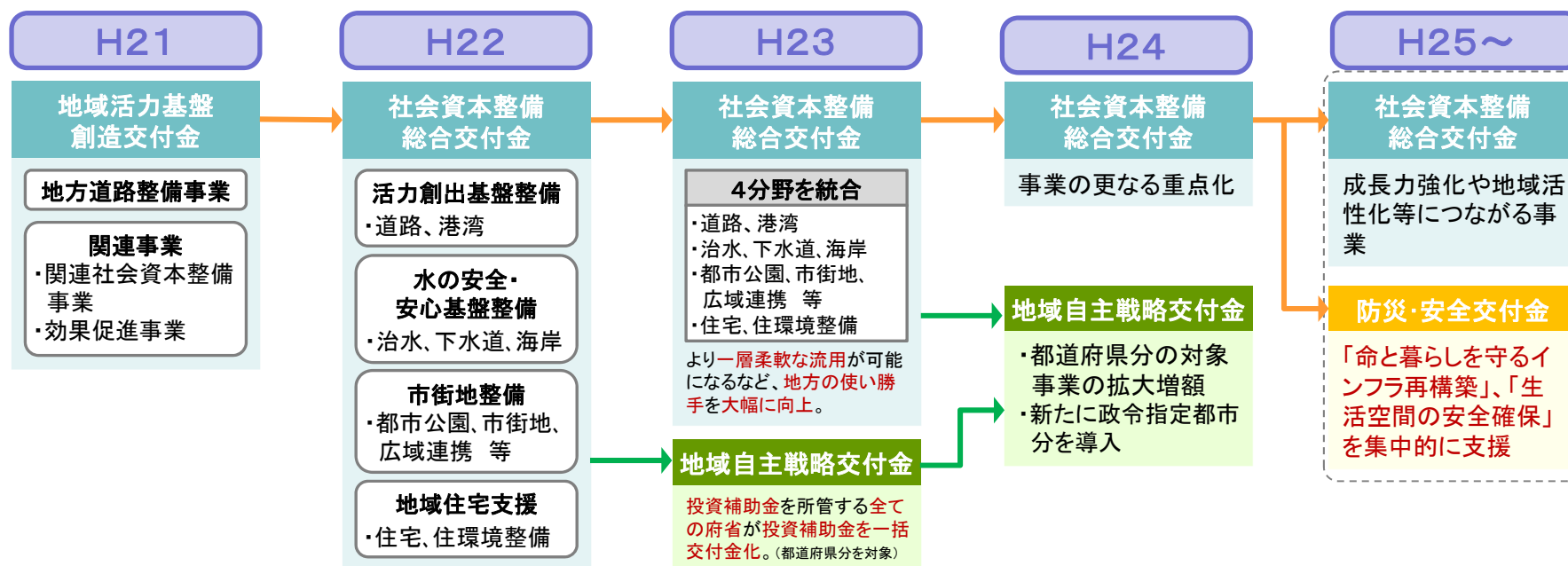
福岡市 道路下水道局
計画部 道路計画課

社会資本総合整備計画について

交付金事業の変遷

<出典:国土交通省HP>

- 平成22年度に、国土交通省所管の地方公共団体向け個別補助金を一つの交付金に一括した、社会資本整備総合交付金が創設された。
- 平成25年度に、インフラ再構築及び生活空間の安全確保の取組みを集中的に支援するため、防災・安全交付金が創設された。



※R1年度より、連続立体交差事業の個別補助制度が創設。

(福岡市事業は3か年緊急対策としてR2年度まで社会資本整備総合交付金の交付を受けていたため、R3年度から個別補助へ移行。)

※R2年度より、無電柱化推進計画事業及び道路メンテナンス事業の個別補助制度が創設。

社会資本総合整備に関する7つの整備計画の概要

<道路交通の現状・問題点等>

- 市域内における拠点間、周辺市町等との連携強化が必要
- 踏切での交通渋滞や事故の発生、鉄道による地域の分断
- 高齢者や障がい者など誰もが安全で快適に移動できる歩行空間が求められている
- 児童など誰もが安全に歩ける歩行空間の確保が必要
- 自転車関連事故に占める、自転車が加害者となる対歩行者の事故割合の上昇
- 道路照明灯の老朽化による落下の危険性の高まりや災害時の電力不足への対応
- 幹線道路における舗装など道路施設の老朽化による危険性の高まり
- 橋梁等の道路施設の老朽化
- 災害時における電柱倒壊等による緊急車両等の通行機能低下

<現状・問題点への対策方針>

- 地域間ネットワークの強化・充実
- 鉄道の高架化による混雑や事故の解消、市街地の一体化等による沿線地域の都市環境の形成
- ユニバーサルデザインに基づいたバリアフリー化の実施
- 通学路等における安全対策の実施
- 歩行者と自転車を適切に分離した安全で快適な道路空間の創出
- 計画的な修繕の実施及び道路照明灯のLED化による安全性の高い道路空間の形成
- 既存道路施設等の効率的かつ効果的な維持管理
- 予防保全型の管理や新技術の導入による維持修繕費用の低減
- 防災空間等の道路機能の確保

<社会資本総合整備計画(目標・概要)>

- 計画1:道路ネットワーク整備による都市の成長に資する道づくり
- 計画2:雑餉隈駅周辺における安心で快適な交通環境の形成
- 計画3:すべての人が安全で快適に移動できる道路空間を創出する道づくり
- 計画4:安全・安心で快適な通学路及び自転車利用空間が確保された道づくり
- 計画5:災害に強く市民の安全・安心を支える道づくり
- 計画6:効率的かつ戦略的な維持管理により次世代に継承する道づくり
- 計画7:災害時の人流・物流の確保と安全で円滑に移動できる道づくり計画

各計画の事業内容と成果について

計画1

道路ネットワーク整備による都市の成長に資する道づくり

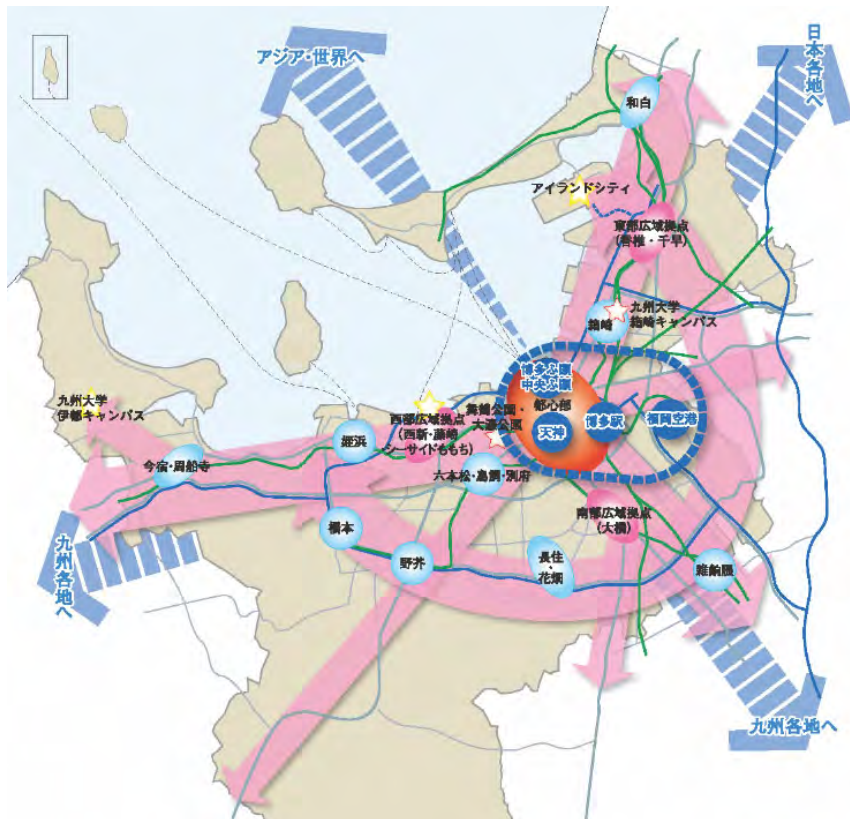
地域の現状・課題

●市域内における拠点間、周辺市町等との連携強化

第9次福岡市基本計画において、都心部及び各拠点間が放射環状型の交通基盤でネットワークされ、移動の円滑性が確保された「福岡型のコンパクトな都市」を空間構成目標にかかげており、市域内における拠点間の連携強化や周辺市町等との交流・連携強化を支える、放射環状型の幹線道路ネットワークの形成が求められている。

計画の目標

都市計画道路等の幹線道路の整備により、幹線道路ネットワークの形成を図るとともに、渋滞が著しい交差点を改良することで、交通の円滑化を図ります。



福岡市基本計画「空間構成目標」より



渋滞している幹線道路

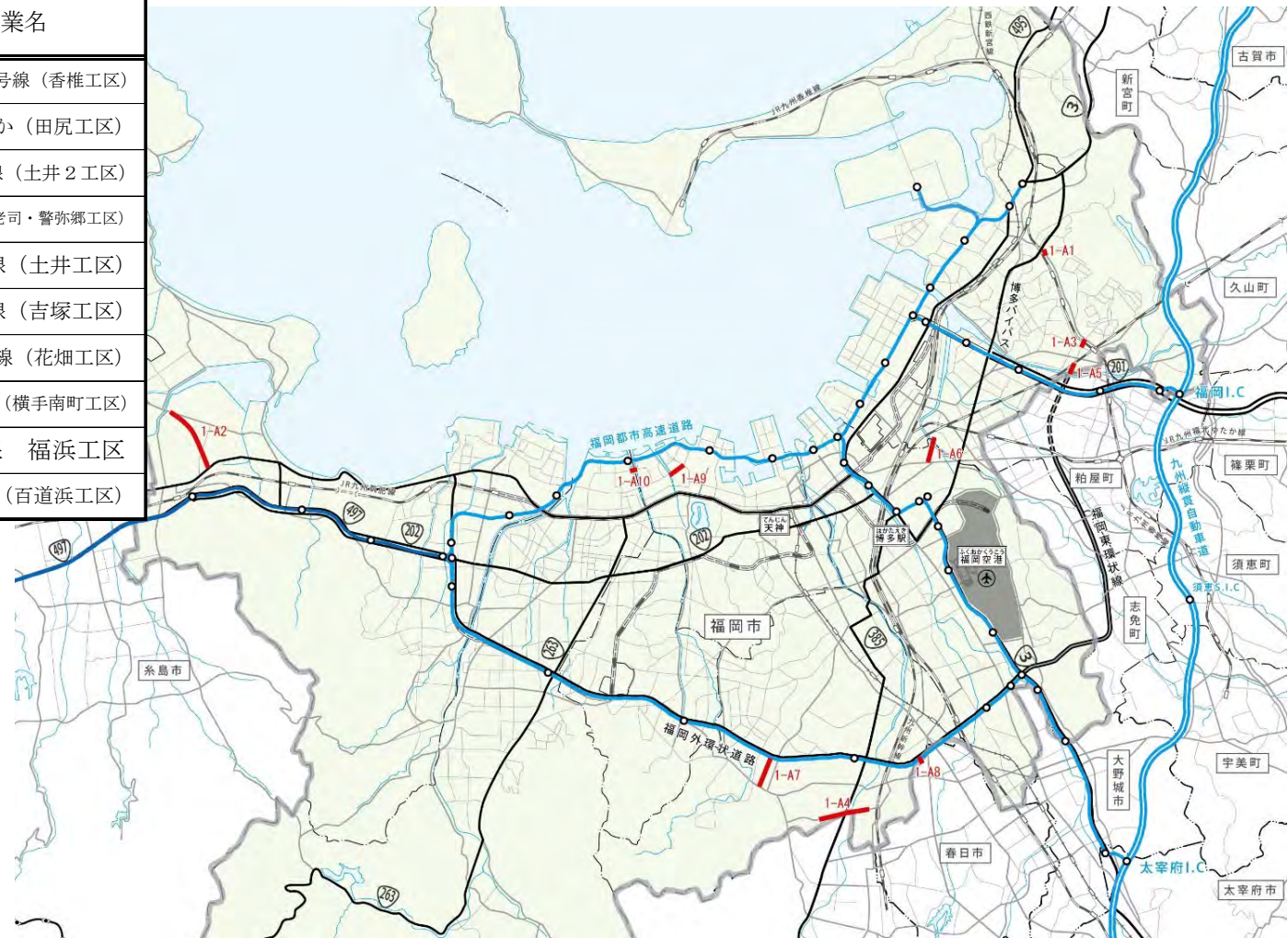
計画1

道路ネットワーク整備による都市の成長に資する道づくり

事業箇所

計画期間	平成30年度～令和4年度	交付期間	平成30年度～令和4年度	全体事業費	7,731百万円
------	--------------	------	--------------	-------	----------

番号	事業種別	要素事業名
1-A1	道路	(他) 香椎4800号線(香椎工区)
1-A2	道路	(1) 学園通線ほか(田尻工区)
1-A3	道路	(主) 福岡東環状線(土井2工区)
1-A4	街路	(都) 屋形原須玖線(老司・警弥郷工区)
1-A5	街路	(都) 粕屋久山線(土井工区)
1-A6	街路	(都) 吉塚松崎線(吉塚工区)
1-A7	街路	(都) 野間屋形原線(花畑工区)
1-A8	街路	(都) 長浜太宰府線(横手南町工区)
1-A9	道路	(2) 港福浜線 福浜工区
1-A10	道路	(2) 地行百道線(百道浜工区)



計画1

道路ネットワーク整備による都市の成長に資する道づくり

成果指標および達成状況①

【成果指標】

ICからのランプ5分圏域人口の増分（人）

都市計画道路等の幹線道路の整備を進めることで、主要放射環状型の幹線道路ネットワークが形成され、ネットワークの主軸となる福岡都市高速道路等へのアクセス性が向上し、市内の交通ネットワーク全体の円滑化が図られるため、福岡都市高速道路等の各ICからのランプ5分圏域人口を成果指標としています。

【算定式】

(R4末のランプ5分圏域人口) - (H30当初のランプ5分圏域人口)

■ 成果指標の目標値および実績値

	当初	目標値	実績値
年度	H30当初	R4末	R4末 (予定)
成果指標	0人	10,000人	3,300人

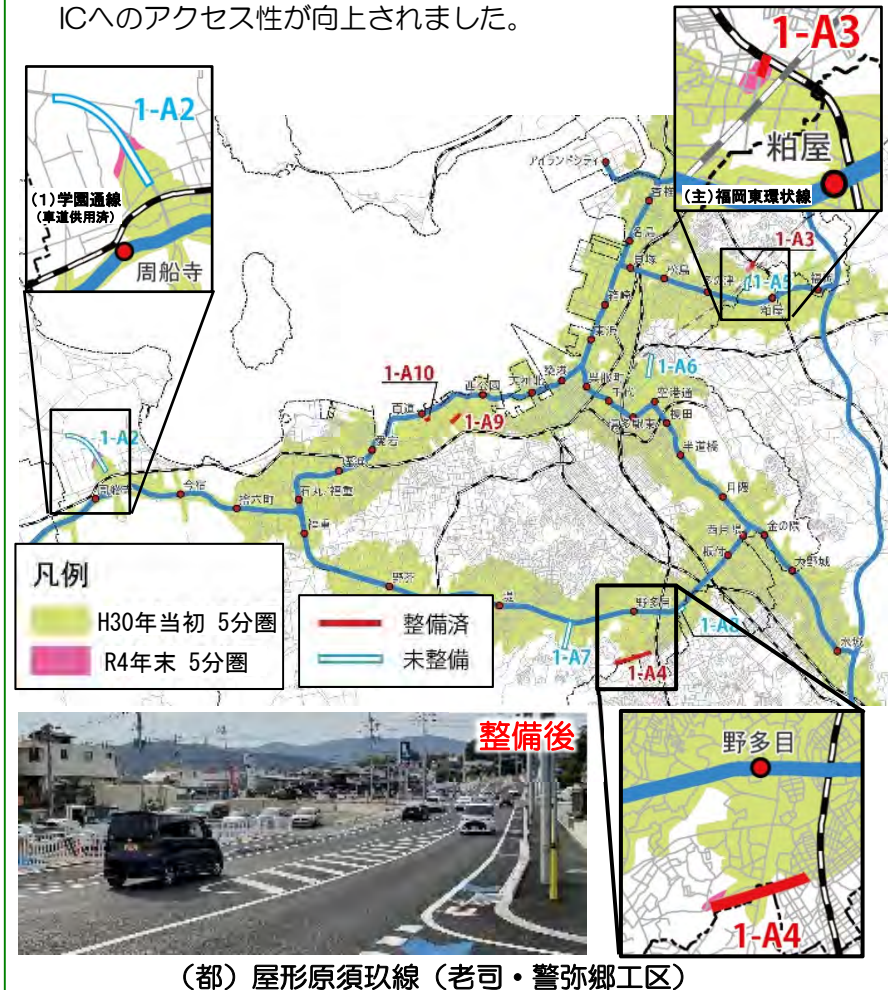
※人口はいずれも平成27年国勢調査結果を基に算出

※用地買収において、地権者による家屋や会社事務所の移転先の選定に時間を要した等の理由により事業の進捗が遅れたため、目標値を下回ったもの。（現時点ではR7年度達成見込み）

整備効果事例①

整備効果：都市高速道路のアクセス性向上

○（都）屋形原須玖線（老司・警弥郷工区）等の供用により、幹線道路ネットワークの形成が図られるとともに、都市高速道路等のICへのアクセス性が向上されました。



計画 1

道路ネットワーク整備による都市の成長に資する道づくり

成果指標および達成状況②

【成果指標】

交差点改良の要対策箇所における対策実施率

渋滞が著しい交差点の改良により、交通の円滑化が図られることから、交差点改良要対策箇所における対策実施の割合を成果指標としています。

【算定式】

$(\text{対策済み箇所数}) / (\text{要素事業の対策予定箇所数}) \times 100$

■ 成果指標の目標値および実績値

	当初	目標値	実績値
年度	H30当初	R4末	R4末 (予定)
成果指標	0%	100%	100%

【参考】

対策を実施した 交差点数	0箇所	2箇所	2箇所
-----------------	-----	-----	-----

整備効果事例②

整備効果：主要交差点における交通の円滑化

○(2) 地行百道線(百道浜工区)の交差点改良等により、主要な交差点での交通混雑が改善し、交通の円滑化が図られました。



(2) 地行百道線(百道浜工区)

計画2

雑餉隈駅周辺における安心で快適な交通環境の形成

地域の現状・課題

●踏切での交通渋滞や事故の発生、鉄道による地域の分断

雑餉隈駅周辺は、踏切遮断による慢性的な交通渋滞や、重大な踏切事故が発生しており、また鉄道により地域が分断しているなど、安全で快適なまちづくりを行う上で踏切が大きな支障となっております。

計画の目標

雑餉隈駅周辺の鉄道を高架化することで、交通渋滞や踏切事故の解消、分断された周辺市街地の一体化を図り、市民が安全で快適に生活できる都市環境の形成を図ります。

また、併せて側道整備を行うことで、沿線の交通の利便性や安全性を確保するとともに、駅へのアクセス性の向上や公共交通の利用促進を図ります。



歩行者の滞留により自動車と輻輳する踏切
(雑餉隈1号踏切)



踏切による渋滞（雑餉隈5号踏切）

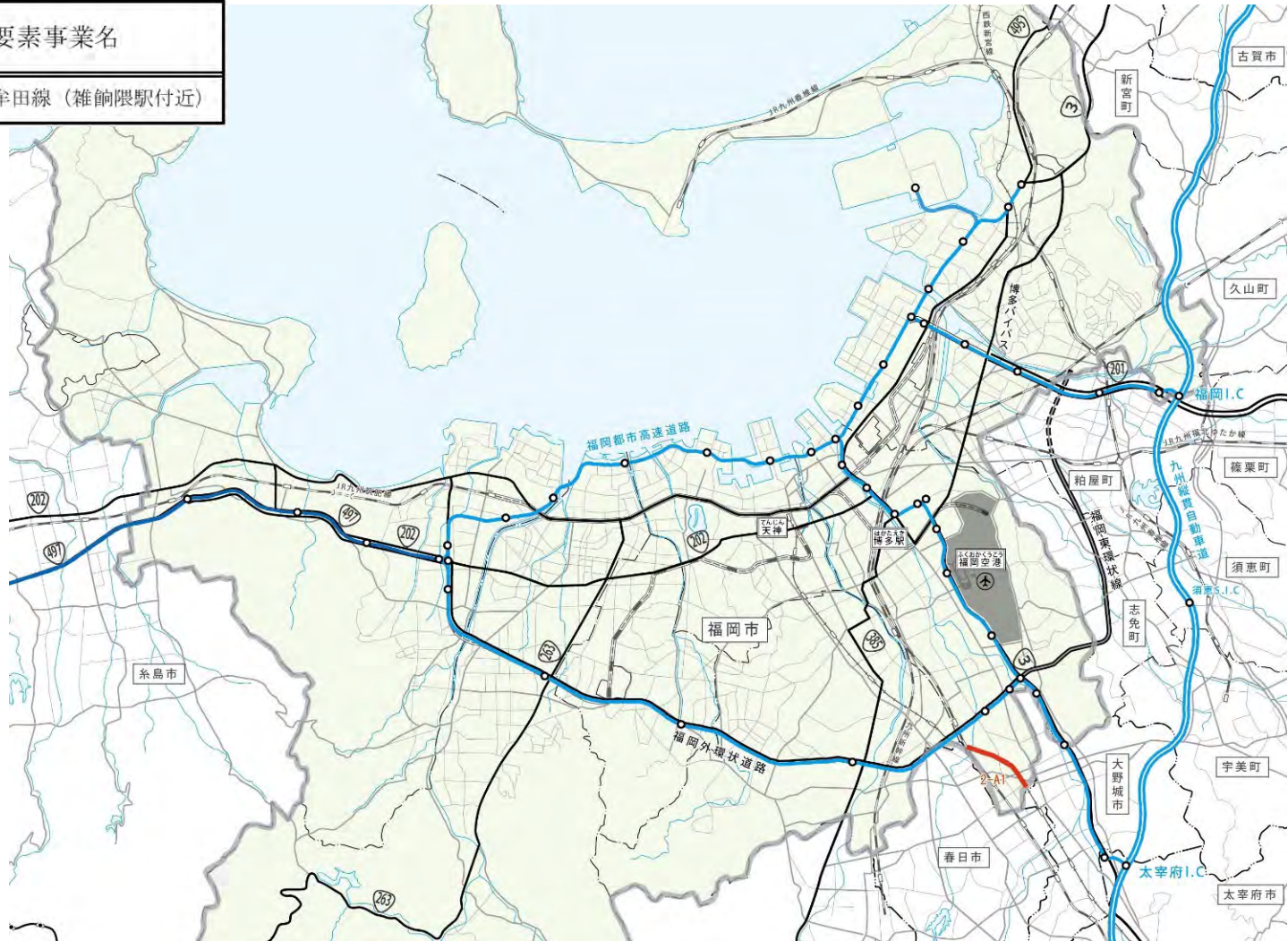
計画2

雑餉隈駅周辺における安心で快適な交通環境の形成

事業箇所

計画期間	平成30年度～令和2年度	交付期間	平成30年度～令和2年度	全体事業費	12,587百万円
------	--------------	------	--------------	-------	-----------

番号	事業種別	要素事業名
2-A1	街路	西鉄天神大牟田線（雑餉隈駅付近）



計画2

雑餉隈駅周辺における安心で快適な交通環境の形成

成果指標および達成状況

【成果指標】

緊急対策踏切の解消率（％）

福岡市には、国から緊急に対策が必要として指定された緊急対策踏切が多数あり、踏切による交通渋滞や事故、地域の分断を解消するため連続立体交差事業を進めていることから、連続立体交差事業に伴う緊急対策踏切の解消率を成果指標としています。

【算定式】

$(\text{対策済み踏切箇所数}) / (\text{要素事業の緊急対策踏切箇所数}) \times 100$

■ 成果指標の目標値および実績値

	当初	目標値	実績値
年度	H30当初	R4末	R2末
成果指標	0%	100%	0%

【参考】

対策を実施した緊急対策踏切の箇所数	0箇所	5箇所	0箇所
-------------------	-----	-----	-----

※令和3年度から個別補助へ移行したため、令和2年度末の実績で評価

【参考：個別補助移行後の実績値】 R4末予定：100%（5箇所）

整備の進捗状況（R2末）

- 令和4年8月の高架切替に向け、高架橋工事等を推進してまいりました。
- 令和3年度から個別補助に移行しており、令和7年度の事業完了に向け、引き続き事業の進捗を図ってまいります。



西鉄天神大牟田線

計画3

すべての人が安全で快適に移動できる道路空間を創出する道づくり

地域の現状・課題

●高齢者や障がい者など誰もが安全で快適に移動できる歩行空間の確保

高齢者人口が増加している中、高齢者や障がい者をはじめとした、誰もが安心して移動できる道路環境の整備が求められています。

また、近年、他都市において発生した、集団で歩行中の園児らが巻き込まれた痛ましい事故を受け、福岡市においても、未就学児が日常的に移動する経路における、交通安全の確保が求められています。

計画の目標

幹線道路及び生活道路において歩道整備を進めるとともに、既存の歩道についてもバリアフリー化を進めることで、ユニバーサルデザインに基づく道路整備を進めます。

また、未就学児が日常的に移動する経路において安全・安心を確保するために必要な交通安全対策の推進を図ります。



バリアフリー化されていない歩道



交通安全対策実施前の交差点

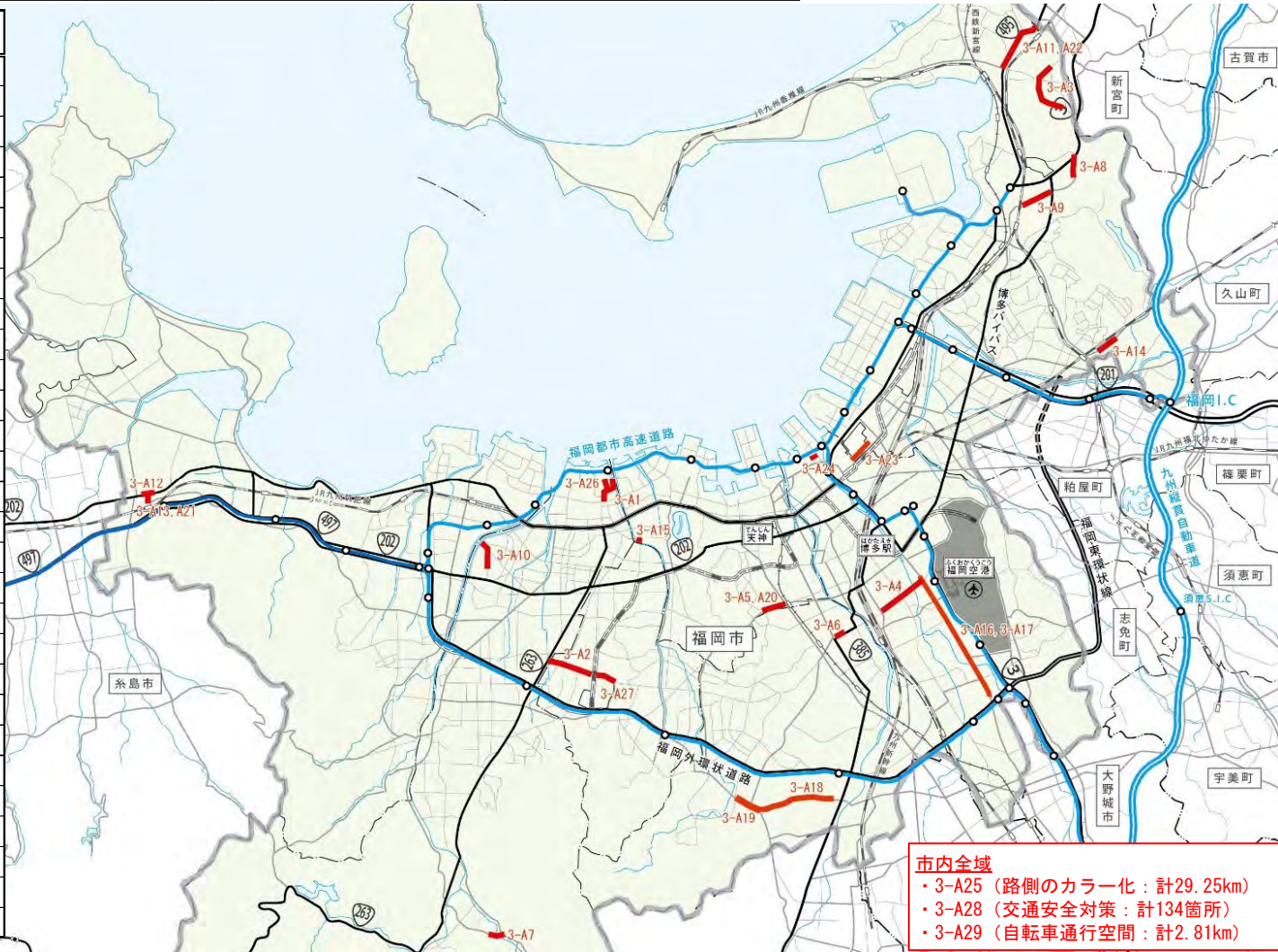
計画3

すべての人が安全で快適に移動できる道路空間を創出する道づくり

事業箇所

計画期間	平成30年度～令和4年度	交付期間	平成30年度～令和4年度	全体事業費	11,221百万円
------	--------------	------	--------------	-------	-----------

番号	事業種別	要素事業名
3-A1	道路	(2) 西新通線 (百道浜工区)
3-A2	道路	(1) 清水干隈線 (干隈工区)
3-A3	道路	(2) 高美台線 (高美台工区)
3-A4	道路	(1) 上平田清水2号線 (博多駅南工区)
3-A5	道路	(一) 桧原比恵線 (平尾1工区)
3-A6	道路	(国) 385号 (清水工区)
3-A7	道路	(主) 福岡早良大野城線 (脇山2工区)
3-A8	道路	(一) 町川原福岡線 (下原工区)
3-A9	道路	(一) 町川原福岡線 (香椎駅東工区)
3-A10	道路	(1) 南庄小田部線 (小田部2工区)
3-A11	道路	(国) 495号 (和白丘工区)
3-A12	道路	(一) 大原周船寺停車場線 (周船寺駅前交差点)
3-A13	道路	(一) 大原周船寺停車場線 (周船寺工区)
3-A14	道路	(一) 猪野士井線 (土井4工区)
3-A15	道路	(1) 地行鳥飼七隈線 (鳥飼1工区)
3-A16	街路	(都) 国道3号線 (半道橋・板付工区)
3-A17	街路	(都) 国道3号線 (東那珂工区)
3-A18	街路	(都) 老司片江線 (野多目工区)
3-A19	街路	(都) 老司片江線 (やよい坂工区)
3-A20	道路	(一) 桧原比恵線 (平尾1工区)
3-A21	道路	(一) 大原周船寺停車場線 (周船寺工区)
3-A22	道路	(国) 495号 (和白丘工区)
3-A23	街路	(都) 博多箱崎線 (千代・馬出工区)
3-A24	街路	(都) 築港石城町線 (石城町工区)
3-A25	道路	(一) 馬出上南町線ほか
3-A26	道路	(他) 百道浜2785号線 (百道浜1工区)
3-A27	道路	(1) 清水干隈線 (七隈8工区)
3-A28	道路	(一) 内野次郎丸弥生線ほか
3-A29	道路	(1) 清水干隈線ほか



市内全域

- ・ 3-A25 (路側のカラー化: 計29.25km)
- ・ 3-A28 (交通安全対策: 計134箇所)
- ・ 3-A29 (自転車通行空間: 計2.81km)

計画3

すべての人が安全で快適に移動できる道路空間を創出する道づくり

成果指標及び達成状況①

【成果指標】

フラット化率（％）

福岡市では、ユニバーサルデザインの理念に基づき、誰もが思いやりを持ち、すべての人にやさしいまちづくりの実現を目指し、すべての人が安全で快適に利用できる道路整備を進めています。

取組みの一つとして、子どもや高齢者等の誰もが安心して歩けるように歩道のフラット化を進めていることから、歩道のフラット化率を成果指標としています。

【算定式】

$$\frac{\text{（整備済み路線延長）}}{\text{（要素事業の歩道の整備予定路線総延長）}} \times 100$$

■成果指標の目標値および実績値

	当初	目標値	実績値
年度	H30当初	R4末	R4末 (予定)
成果指標	0%	83%	47%

【参考】

フラット化の整備延長	0.0km	4.60km	2.58km
------------	-------	--------	--------

※用地買収において、地権者による家屋や営業継続のための移転先選定に時間を要した等の理由により事業の進捗が遅れたため、目標値を下回ったもの。

整備効果事例①

整備効果：安全で快適な通行空間の確保

- （1）清水干隈線（干隈工区）等の歩道整備により、子供や高齢者等が安全かつ快適に通行できる歩行空間が確保されました。



（1）清水干隈線（干隈工区）

計画3

すべての人が安全で快適に移動できる道路空間を創出する道づくり

成果指標及び達成状況②

【成果指標】

整備率（％）※電線共同溝の整備延長

福岡市では、地震や台風などの災害時に、電柱倒壊による道路遮断の防止や、電力・通信網の切断被害の軽減を図るため、無電柱化を推進していることから、電線共同溝の整備予定路線の整備率を成果指標としています。

【算定式】

$(\text{整備済み路線延長}) / (\text{要素事業の電線共同溝の整備予定路線総延長}) \times 100$

■成果指標の目標値および実績値

	当初	目標値	実績値
年度	H30当初	R4末	R2末
成果指標	0%	71%	4%

【参考】

電線共同溝の整備延長	0.0km	8.27km	0.49km
------------	-------	--------	--------

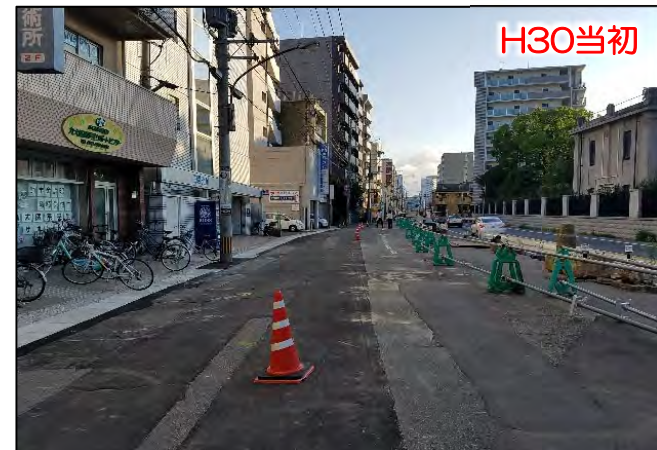
※令和3年度までに個別補助等へ全て移行したため、令和2年度末の実績で評価

【参考：個別補助等移行後の実績値】R4末予定：23%（2.70km）

整備の進捗状況②（H30末）

OH30年度は、（都）博多箱崎線（千代・馬出工区）等で電線共同溝の整備を実施しました。

OR2年度以降、無電柱化事業は個別補助に移行しており、引き続き事業を推進してまいります。



（都）博多箱崎線（千代・馬出工区）

計画3

すべての人が安全で快適に移動できる道路空間を創出する道づくり

成果指標及び達成状況③

【成果指標】

整備率（％）※路側カラー化の整備延長

福岡市では、通学児童等の安全を確保するため、歩道等の整備や事故対策を進めています。

取組みの一つとして、歩道が設置できない狭い道路等について路側帯のカラー化を推進していることから、路側カラー化の整備率を成果指標としております。

【算定式】

$(\text{整備済み延長}) / (\text{要素事業の路側カラー化の整備予定延長}) \times 100$

■成果指標の目標値および実績値

	当初	目標値	実績値
年度	H30当初	R4末	R4末 (予定)
成果指標	0%	100%	60%

【参考】

路側カラー化の整備延長	0.0km	29.25km	17.60km
-------------	-------	---------	---------

※工事中の沿線利用に関する地元調整や交通安全対策に関する関係機関との協議・調整に時間を要した等の理由により事業の進捗が遅れたため、目標値を下回ったもの。

整備効果事例③

整備効果：安全・安心な通行空間の確保

- （一）馬出上南町線等における路側カラー化の整備により、歩行者の通行空間を明確に表示することで、安全・安心な通行空間が確保されました。



（一）馬出上南町線ほか（写真：（他）田島951号線）

計画3

すべての人が安全で快適に移動できる道路空間を創出する道づくり

成果指標及び達成状況④

【成果指標】

対策率（％）※未就学児の移動経路における交通安全対策箇所数

福岡市では、保育園等や所管機関、道路管理者、交通管理者が協力して保育施設等の園外活動経路の安全点検を実施し、対策に取り組んでいることから、未就学児の移動経路における交通安全対策の実施率を成果指標としております。

【算定式】

$(\text{対策済み箇所}) / (\text{要素事業の交通安全対策予定箇所}) \times 100$

■成果指標の目標値および実績値

	当初	目標値	実績値
年度	H30当初	R4末	R4末 (予定)
成果指標	0%	100%	100%

【参考】

交通安全対策の実施箇所数	0箇所	134箇所	134箇所
--------------	-----	-------	-------

整備効果事例④

整備効果：未就学児の移動経路における安全の確保

- （一）内野次郎丸弥生線等における交通安全対策の実施により、未就学児の移動経路における安全が確保されました。



（一）内野次郎丸弥生線ほか（写真：（一）内野次郎丸弥生線

計画3

すべての人が安全で快適に移動できる道路空間を創出する道づくり

成果指標及び達成状況⑤

【成果指標】

自転車通行空間ネットワーク計画路線の整備率（％）

福岡市では、歩行者の安全を確保しながら、自転車や自動車など、誰もが安全で快適に移動できるよう、自転車通行空間の整備を進めているため、自転車通行空間の整備延長を成果指標としております。

【算定式】

$$\frac{\text{（整備済み路線延長）}}{\text{（要素事業の整備予定路線延長）}} \times 100$$

■成果指標の目標値および実績値

	当初	目標値	実績値
年度	H30当初	R4末	R2末 (予定)
成果指標	0%	100%	16%

【参考】

自転車通行空間ネットワーク計画路線の整備延長	0km	2.81km	0.44km
------------------------	-----	--------	--------

※令和3年度から別計画（計画4）へ移行したため、令和2年度末の実績で評価

【参考：別計画移行後の実績値】R4末予定：100%（2.81km）

整備効果事例⑤

整備効果：歩行者と自転車が共存する自転車通行空間の確保

- （１）清水干隈線等における自転車通行空間整備により、歩行者の安全を確保しながら、自転車や自動車など誰もが安全で快適に移動できる道路空間が確保されました。



（１）清水干隈線ほか（写真：（他）石城町487号線）

計画4

安全・安心で快適な通学路及び自転車利用空間が確保された道づくり

地域の現状・課題

●安全・安心で快適な通学路及び自転車通行空間の確保

誰もが安心して歩ける歩行空間の整備が求められている中、特に通学路の安全確保については、今後も優先的に進める必要があります。

また、近年、自転車関連事故のうち、自転車が加害者となる対歩行者の事故割合が増えており、それぞれが安全で快適に移動できる空間の確保が望まれています。



歩道が狭い通学路

計画の目標

平成27年3月に策定した「福岡市通学路交通安全対策プログラム」に基づき、道路空間の安全確保を図るとともに、自転車通行空間の整備を行うことで、歩行者、自転車、自動車を適切に分離し、安全で快適な道路空間の創出を図り、総合的な交通安全対策を実施します。

令和3年度に八街市で発生した事故を踏まえ、合同点検により対策が必要とされた箇所について、通学路の交通安全緊急対策を実施します。



歩道が無い通学路

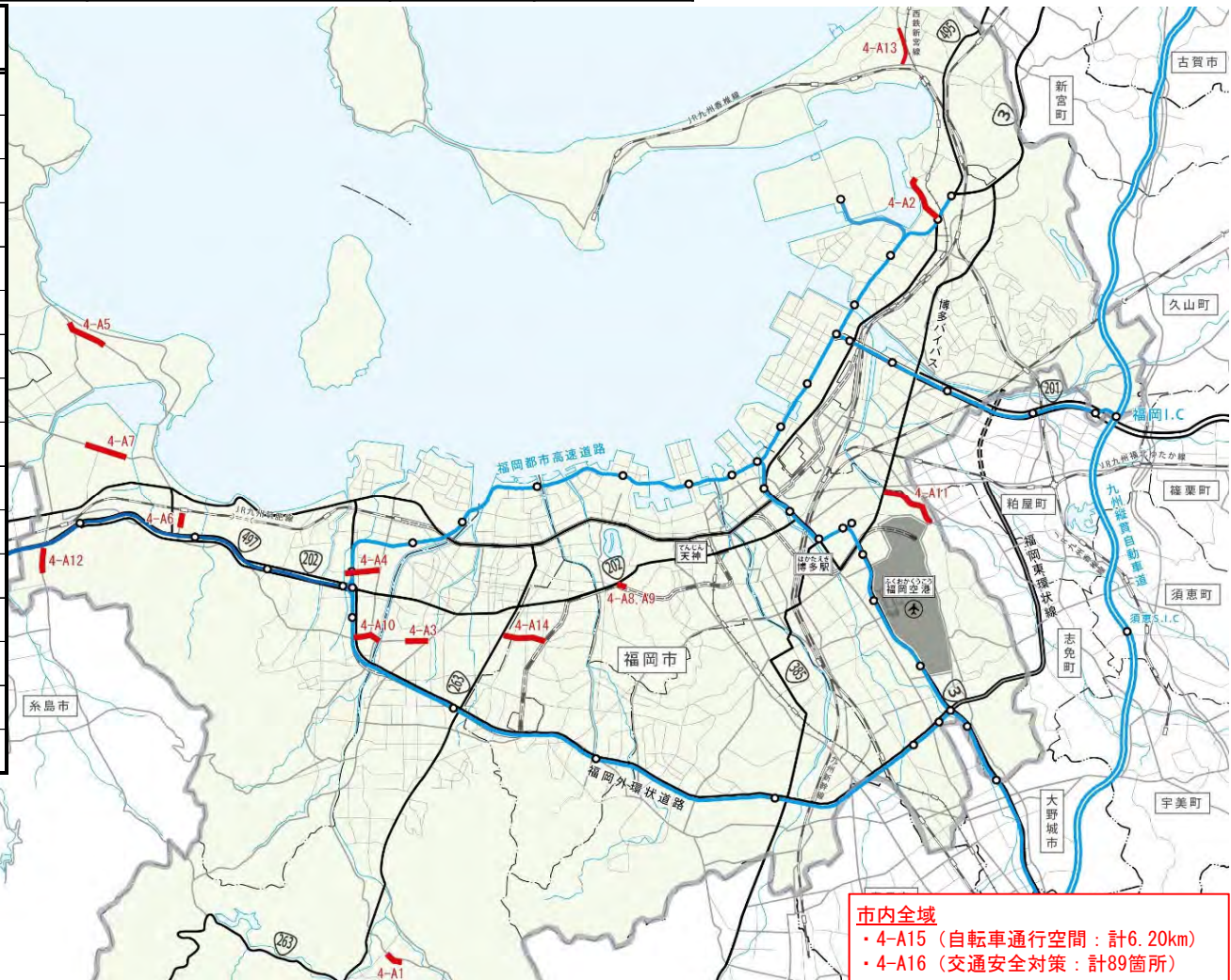
計画4

安全・安心で快適な通学路及び自転車利用空間が確保された道づくり

事業箇所

計画期間	平成30年度～令和4年度	交付期間	平成30年度～令和4年度	全体事業費	10,587百万円
------	--------------	------	--------------	-------	-----------

番号	事業種別	要素事業名
4-A1	道路	(主) 福岡早良大野城線 (内野5工区)
4-A2	道路	(1) 香椎花園線 (香住ヶ丘工区)
4-A3	道路	(一) 周船寺有田線 (有田工区)
4-A4	道路	(2) 福重石丸線 (石丸工区)
4-A5	道路	(主) 福岡志摩前原線 (今津長浜工区)
4-A6	道路	(他) 今宿東4242号線 (今宿東工区)
4-A7	道路	(主) 福岡志摩線 (横浜工区)
4-A8	道路	(1) 博多駅草ヶ江線 (六本松工区)
4-A9	道路	(1) 博多駅草ヶ江線 (六本松工区)
4-A10	道路	(一) 周船寺有田線 (橋本2工区)
4-A11	道路	(一) 水城下臼井線 (大井工区)
4-A12	道路	(主) 福岡早良大野城線 (千里工区)
4-A13	街路	(都) 和白新宮線 (和白工区)
4-A14	街路	(都) 長尾橋本線 (茶山工区)
4-A15	道路	(1) 清水干隈線ほか
4-A16	道路	(他) 横浜4108号線ほか



計画4

安全・安心で快適な通学路及び自転車利用空間が確保された道づくり

成果指標及び達成状況①

【成果指標】

要対策箇所の対策済率（％）

近年、登下校中の児童等の列に自動車が突っ込み、死傷者が発生する痛ましい事故が相次いで発生したことを受け、福岡市でも通学路の安全確保を徹底するため、通学路の緊急合同点検を実施しました。

その結果、明らかとなった危険箇所において、継続して対策を実施していることから、合同点検に基づく要対策箇所のうち安全対策実施済の割合を成果指標としています。

【算定式】

$$\frac{(\text{通学路安全対策実施済箇所数})}{(\text{要素事業の通学路の要対策箇所数})} \times 100$$

■ 成果指標の目標値および実績値

	当初	目標値	実績値
年度	H30当初	R4末	R4末 (予定)
成果指標	0%	95%	93%

【参考】

通学路の安全対策を実施した箇所数	0箇所	99箇所	97箇所
------------------	-----	------	------

※用地買収において、地権者が駐車場の代替地確保に時間を要した等の理由により事業の進捗が遅れたため、目標値を下回ったもの。

整備効果事例①

整備効果：安全・安心に通学できる歩行空間の確保

- （一）周船寺有田線（橋本2工区）等における通学路の交通安全対策の実施により、通学児童が安全・安心に通学できる歩行空間が確保されました。



（一）周船寺有田線（橋本2工区）

計画4

安全・安心で快適な通学路及び自転車利用空間が確保された道づくり

成果指標及び達成状況②

【成果指標】

自転車通行空間ネットワーク計画路線の整備率（％）

福岡市では、歩行者の安全を確保しながら、自転車や自動車など、誰もが安全で快適に移動できるよう、自転車通行空間の整備を進めているため、自転車通行空間の整備延長を成果指標としております。

【算定式】

$$\frac{\text{（整備済み路線延長）}}{\text{（要素事業の整備予定路線延長）}} \times 100$$

■ 成果指標の目標値および実績値

	当初	目標値	実績値
年度	H30当初	R4末	R4末 (予定)
成果指標	0%	100%	100%

【参考】

自転車通行空間ネットワーク計画路線の整備延長	0km	6.20km	6.20km
------------------------	-----	--------	--------

整備効果事例②

整備効果：安全・安心な自転車利用空間の確保

- （1）清水干隈線等において自転車通行帯が整備されたことにより、歩行者・自転車が適切に分離され、安全・安心に利用できる空間が確保されました。



整備前



整備後

（1）清水干隈線ほか（写真：（1）清水干隈線）

計画5

災害に強く市民の安全・安心を支える道づくり

地域の現状・課題

●幹線道路における舗装など道路施設の老朽化

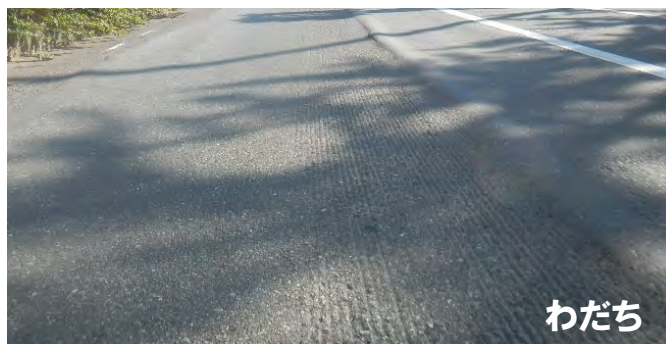
近年、市民の震災等の災害に対する危機感や関心が高まってきているなかで、舗装や大規模施設など道路施設の老朽化が進んでおり、効率的かつ効果的な維持管理が求められています。

●道路照明灯の劣化による安全性の低下

道路照明灯についても耐用年数を超えて使用される道路照明灯の落下など危険性や災害時の電力不足等に対応できるよう、照明灯のLED化が求められています。

計画の目標

福岡市では、路面性状調査を実施しながら舗装の損傷を適確に判断し、計画的な修繕を実施すること等により、安全で信頼の高い道路空間の確保を図るとともに、緊急輸送道路上等にある橋梁の耐震化や道路照明灯のLED化を推進し、災害に強く安全性の高い道路空間の形成を図ります。



修繕前の舗装



LED化前の道路照明灯（水銀灯）

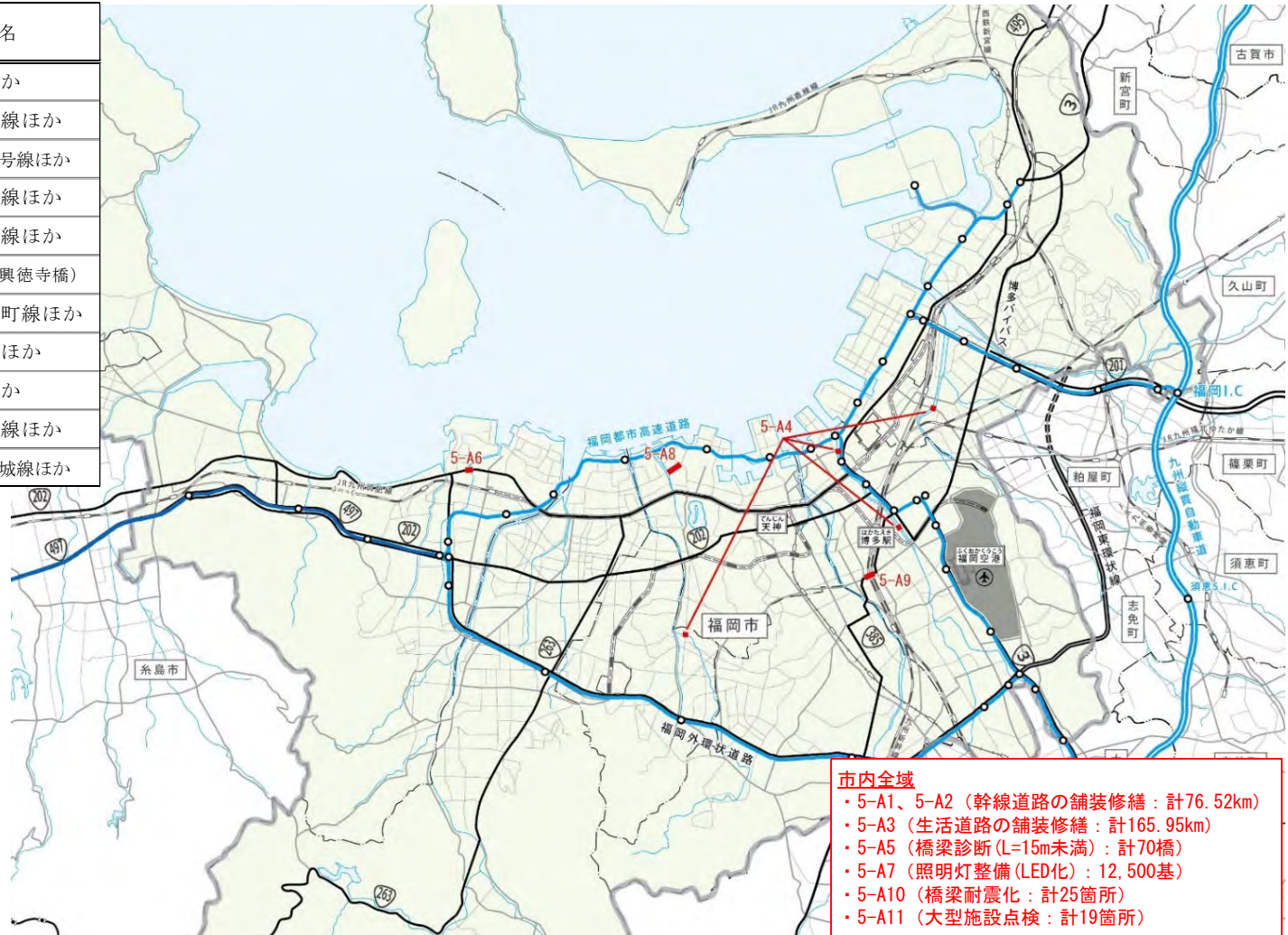
計画5

災害に強く市民の安全・安心を支える道づくり

事業箇所

計画期間	平成30年度～令和4年度	交付期間	平成30年度～令和4年度	全体事業費	16,271百万円
------	--------------	------	--------------	-------	-----------

番号	事業種別	要素事業名
5-A1	道路	(国) 263号ほか
5-A2	道路	(主) 志賀島和白線ほか
5-A3	道路	(他) 三筑1683号線ほか
5-A4	道路	(主) 福岡太宰府線ほか
5-A5	道路	(主) 大野城二丈線ほか
5-A6	道路	(1) 千代今宿線(興徳寺橋)
5-A7	道路	(1) 千鳥橋唐人町線ほか
5-A8	道路	(2) 黒門福浜線ほか
5-A9	道路	(国) 385号ほか
5-A10	道路	(1) 香椎箱崎浜線ほか
5-A11	道路	(主) 福岡早良大野城線ほか



- 市内全域**
- ・ 5-A1、5-A2 (幹線道路の舗装修繕: 計76.52km)
 - ・ 5-A3 (生活道路の舗装修繕: 計165.95km)
 - ・ 5-A5 (橋梁診断(L=15m未満): 計70橋)
 - ・ 5-A7 (照明灯整備(LED化): 12,500基)
 - ・ 5-A10 (橋梁耐震化: 計25箇所)
 - ・ 5-A11 (大型施設点検: 計19箇所)

成果指標及び達成状況①

【成果指標】

幹線道路における要修繕延長比率（％）
生活道路における要修繕延長比率（％）

福岡市では、施設の安全性を確保し、安心して通行できる道路サービスを提供するとともに、財政負担の低減のため、予防保全型による維持管理に取り組んでいることから、市内主要幹線道路及び生活道路の各総延長に対する要修繕の延長比率をそれぞれ成果指標としています。

【算定式】

(対策済み要修繕延長) / (要素事業の要修繕総延長) × 100

■ 成果指標の目標値および実績値

	当初	目標値	実績値
年度	H30当初	R4末	R4末 (予定)
幹線道路	0%	100%	8%
生活道路	0%	100%	51%

【参考】修繕を実施した延長

幹線道路	0.0km	76.52km	5.83km
生活道路	0.0km	165.95km	85.40km

※工事に伴う交通への影響を抑えるため、交通量の多い区間は夜間施工が基本となるが、沿線の住宅やマンションの住民等から夜間施工の承諾が得られないこと等により、工事の進捗が遅れたもの。

※幹線道路については、令和元年度の個別施設計画の改定に伴い、補修の対象とする基準を見直しており、損傷の著しい区間から重点的に補修を進めているもの。

整備効果事例①

整備効果：安全で信頼の高い道路空間の確保

○幹線道路および生活道路における舗装修繕により、道路の長寿命化が図られ、安全で信頼の高い道路空間が確保されました。

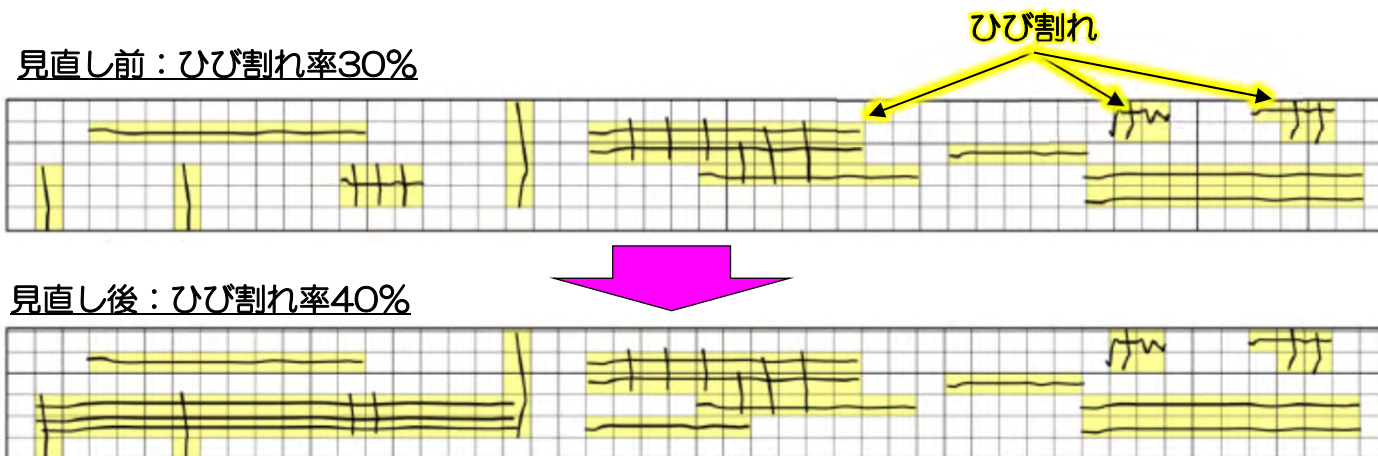


(主) 志賀島和白線ほか (写真：(1)千代今宿線)

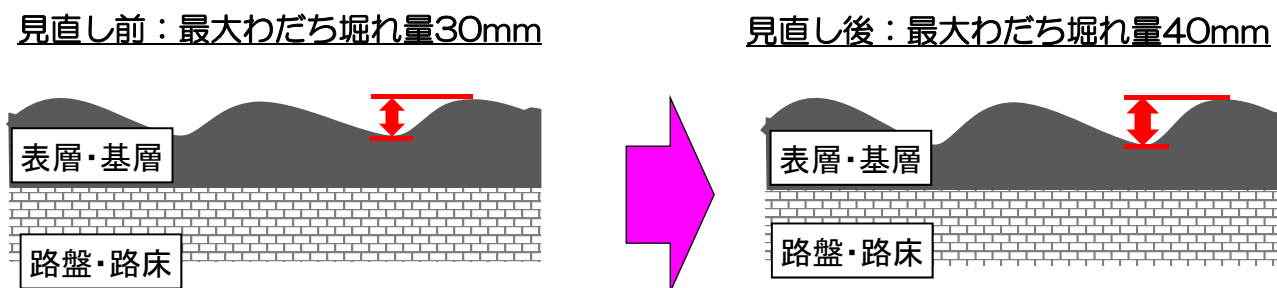
【補足】 幹線道路の管理水準の見直しについて

- 令和2年3月に個別施設計画を改定し、幹線道路の管理水準を、ひび割れ率30%・最大わだち堀れ量30mmから、国道の基準に合わせて、ひび割れ40%・最大わだち堀れ量40mmに見直し

ひび割れ率



最大わだち堀れ量



次期計画においては、見直し後の管理水準に基づいた目標を設定する。

計画5

災害に強く市民の安全・安心を支える道づくり

成果指標及び達成状況②

【成果指標】

橋梁診断の実施率（％）

福岡市では、災害時の交通の確保や利用者の安全を確保するため、耐震診断予定橋梁に対する診断実施率を成果指標としております。

【算定式】

$(\text{診断済み橋梁数}) / (\text{要素事業の診断予定総橋梁数}) \times 100$

■ 成果指標の目標値および実績値

	当初	目標値	実績値
年度	H30当初	R4末	R4末 (予定)
成果指標	0%	100%	100%

【参考】

診断を実施した 橋梁数	0橋	74橋	74橋
----------------	----	-----	-----

整備効果事例②

整備効果：災害に強く安全性の高い道路空間の確保

- （主）福岡太宰府線等の橋梁診断を実施し、令和3年3月に福岡市橋梁耐震補強計画を策定したことから、本計画に基づき、今後、災害に強く安全性の高い道路空間の確保に向けた、効率的かつ効果的な橋梁の耐震対策が図られます。

福岡市橋梁耐震補強計画



令和3年3月

福岡市道路下水道局 管理部 道路維持課

計画5

災害に強く市民の安全・安心を支える道づくり

成果指標及び達成状況③

【成果指標】

照明灯LED化の整備計画達成率（％）

福岡市の道路照明灯は、道路付属施設として位置づけられており施設量が非常に多く、また、高度成長期に設置されたものが今後大量に老朽化を迎えるため、災害時の落下の危険性が懸念されるとともに、災害時の電力不足も懸念されています。

そのため、直営灯の点検やLED化を図っていることから、道路照明灯LEDの整備計画の達成率を成果指標としています。

【算定式】

$(\text{整備済み基数}) / (\text{要素事業の計画整備基数}) \times 100$

■ 成果指標の目標値および実績値

	当初	目標値	実績値
年度	H30当初	R4末	R4末 (予定)
成果指標	0%	100%	100%

【参考】

整備を実施した照明灯基数	0基	12,500基	12,500基
--------------	----	---------	---------

整備効果事例③

整備効果：災害に強く安全性の高い道路空間の確保

- （１）千鳥橋唐人町線等での道路照明灯のLED化等により、老朽化に伴う落下の危険性や災害時の電力不足への対応が図られたことから、災害に強く安全性の高い道路空間が確保されました。



（１）千鳥橋唐人町線ほか（写真：（１）天神那の津線）

計画5

災害に強く市民の安全・安心を支える道づくり

成果指標及び達成状況④

【成果指標】

要修繕大規模施設（ボックスカルバート）の修繕率（％）
要修繕大規模施設（アンダーパス）の修繕率（％）

福岡市では、老朽化する道路施設の長寿命化と財政負担の低減・平準化を図るため、個別施設計画に基づき計画的に定期点検や予防保全対策等に取り組んでいることから、要修繕大規模施設（ボックスカルバート、アンダーパス）に対する修繕率を成果指標としています。

【算定式】

$(\text{修繕済み施設数}) / (\text{要素事業の要修繕予定総施設数}) \times 100$

■成果指標の目標値および実績値

	当初	目標値	実績値
年度	H30当初	R4末	R4末 (予定)
ボックスカルバート	0%	100%	0%
アンダーパス	0%	100%	100%

【参考】修繕を実施した大規模施設数

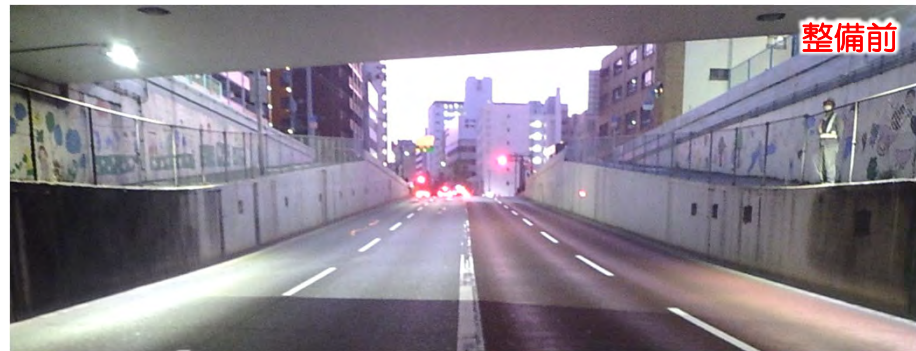
ボックスカルバート	0施設	1施設	0施設
アンダーパス	0施設	1施設	1施設

※ボックスカルバートについては、計画策定時よりも損傷が進行し、修繕する範囲が拡大したことで工事に時間を要したため、目標値を下回ったもの。

整備効果事例④

整備効果：災害に強く安全性の高い道路空間の確保

- （国）385号の大規模施設（アンダーパス）の修繕により、道路施設の長寿命化が図られ、災害に強く安全性の高い道路空間の空間が確保されました。



（国）385号（アンダーパス）

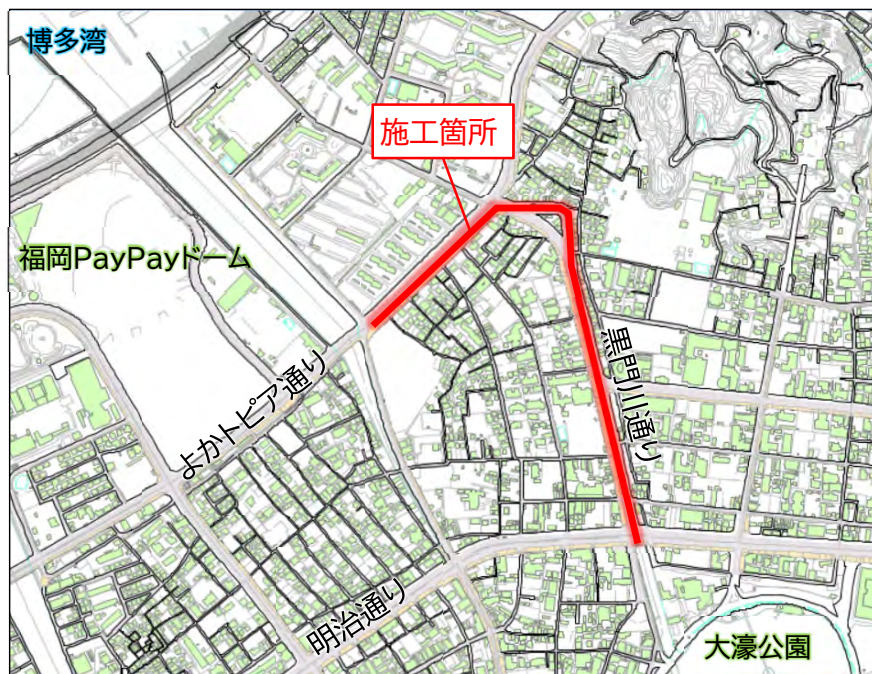
【補足】ボックスカルバートの修繕未達成理由

要因①：塩害による損傷の進行

博多湾に近いボックスカルバートであるため、塩害により、計画策定時よりもひび割れ等の損傷が広がっており、補修が必要な範囲が拡大。

要因②：干満や出水期による工事の制約

満潮時には水位が1.7mまで上がり、作業員が入れず、施工時間に制約あり。
また、梅雨や台風が多い出水期（6月～10月）は増水し、工事が実施できず、施工時期に制約あり。



位置図（黒門川ボックスカルバート）



ボックスカルバート内の写真（平均水位0.7m）

引き続き、損傷の大きい箇所を優先して補修工事を進め、早期の全区間補修完了を目指す。

計画5

災害に強く市民の安全・安心を支える道づくり

成果指標及び達成状況⑥

【成果指標】

要対策橋梁整備率（％）

福岡市では、耐震診断の結果、耐震対策が未実施及び最新基準を満たしていない橋梁について、重要度の高い橋梁から順次、耐震補強に取組んでいることから、要対策橋梁数に対する整備率を成果指標としています。

【算定式】

$(\text{対策済み橋梁数}) / (\text{要素事業の要対策橋梁数}) \times 100$

■ 成果指標の目標値および実績値

	当初	目標値	実績値
年度	H30当初	R4末	R4末 (予定)
成果指標	0%	4%	4%

【参考】

対策を実施した橋梁数	0橋	1橋	1橋
------------	----	----	----

整備効果事例⑤

整備効果：災害に強く安全性の高い道路空間の確保

- （１）千代今宿線（興徳寺橋）の架け替えにより、橋梁の耐震化が図られ、災害に強く安全性の高い道路空間の空間が確保されました。



（１）千代今宿線（興徳寺橋）

計画5

災害に強く市民の安全・安心を支える道づくり

成果指標及び達成状況⑥

【成果指標】

大型施設における点検実施率（％）

福岡市では、老朽化する道路施設の長寿命化と財政負担の低減・平準化を図るため、個別施設計画に基づき、計画的に定期点検や予防保全対策等に取り組んでいることから、大型施設の点検予定施設数に対する点検実施率を成果指標としています。

【算定式】

$(\text{点検済み施設数}) / (\text{要素事業の点検予定施設数}) \times 100$

■ 成果指標の目標値および実績値

	当初	目標値	実績値
年度	H30当初	R4末	R4末 (予定)
成果指標	0%	100%	100%

【参考】

点検を実施した 大型施設数	0施設	19施設	19施設
------------------	-----	------	------

整備効果事例⑥

整備効果：道路施設の効率的かつ効果的な維持

- （主）福岡早良大野城線等の大型施設点検により、大型施設の損傷状態を把握し、適切に維持補修計画を立てられることで、効率的かつ効果的な大型施設の維持管理が図られます。



点検状況
(アンダーパス)

(主) 福岡早良大野城線ほか (写真：(他)箱崎148号線)

計画6

効率的かつ戦略的な維持管理により次世代に継承する道づくり

地域の現状・課題

●橋梁等の道路施設の老朽化

近年、道路事業に関連する予算が年々減少していく一方で、橋梁等の道路施設における老朽化は加速度的に増加しています。

そのため、将来のメンテナンス費用を予測し、予防保全型の管理や新技術の導入等により、今後増大が予想される維持修繕費用を低減させるとともに、安定的な予算の確保が求められています。

計画の目標

定期的な調査を行い損傷が深刻化してから大規模な修繕を行う「事後保全型」から、損傷が軽微なうちに補修を行う「予防保全型」へ転換し、新技術の導入を図りながら安全で安心な暮らしに資する道路施設を次世代に継承していきます。



コンクリート橋の損傷事例



鋼橋の損傷事例

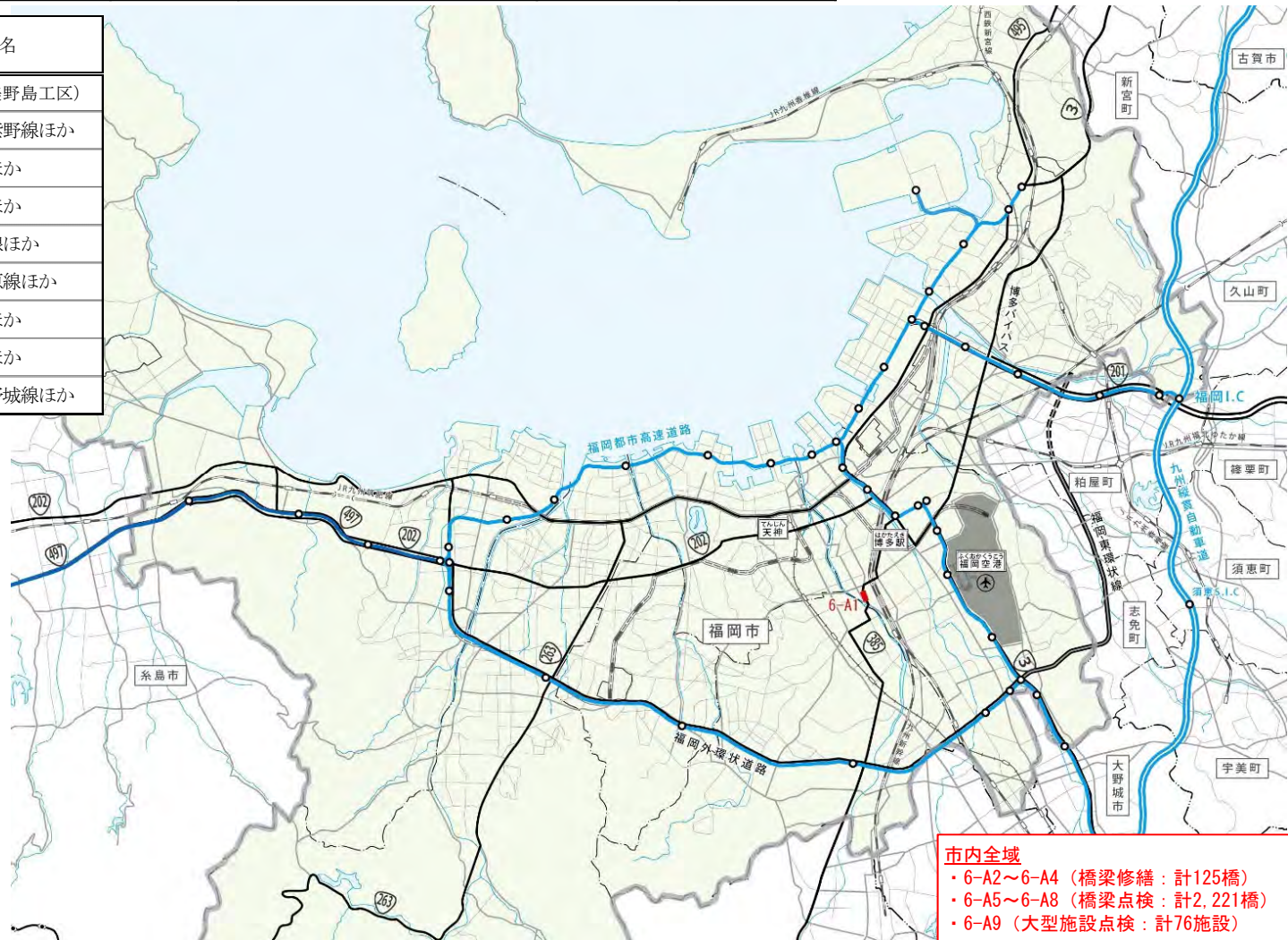
計画6

効率的かつ戦略的な維持管理により次世代に継承する道づくり

事業箇所

計画期間	平成30年度～令和元年度	交付期間	平成30年度～令和元年度	全体事業費	982百万円
------	--------------	------	--------------	-------	--------

番号	事業種別	要素事業名
6-A1	道路	(国) 385号(美野島工区)
6-A2	道路	(一) 板付牛頸筑紫野線ほか
6-A3	道路	(1) 千代今宿線ほか
6-A4	道路	(2) 横浜今出線ほか
6-A5	道路	(主) 大野城二丈線ほか
6-A6	道路	(主) 福岡志摩前原線ほか
6-A7	道路	(1) 長谷香椎線ほか
6-A8	道路	(1) 清水干隈線ほか
6-A9	道路	(主) 福岡早良大野城線ほか



計画6

効率的かつ戦略的な維持管理により次世代に継承する道づくり

成果指標および達成状況①

【成果指標】

長寿命化修繕計画対象橋梁の修繕率（％）

福岡市では、老朽化する橋梁の長寿命化と財政負担の低減・平準化を図るため、「橋梁長寿命化修繕計画」に基づき、計画的に定期点検や予防保全対策等に取り組んでいることから、計画対象橋梁に対する修繕率を成果指標としています。

【算定式】

$$\frac{\text{（修繕済み橋梁数）}}{\text{（要素事業の修繕計画対象の総橋梁数）}} \times 100$$

■成果指標の目標値および実績値

	当初	目標値	実績値
年度	H30当初	R4末	R1末
成果指標	0%	100%	10%

【参考】

修繕を実施した橋梁数	0橋	126橋	12橋
------------	----	------	-----

※令和2年度から個別補助へ移行したため、令和元年度末の実績で評価

【参考：個別補助移行後の実績値】R4末予定：50%（30橋）（※1）
（※1）近接目視点検を実施し、R2年度より修繕対象橋梁を60橋に見直し。

整備効果事例①

整備効果：信頼性の高い道路空間の確保

- （国）385号（美野島工区）等の橋梁修繕により、橋梁の長寿命化が図られ、信頼性の高い道路空間が確保されました。



修繕前



修繕後

（国）385号（美野島工区）

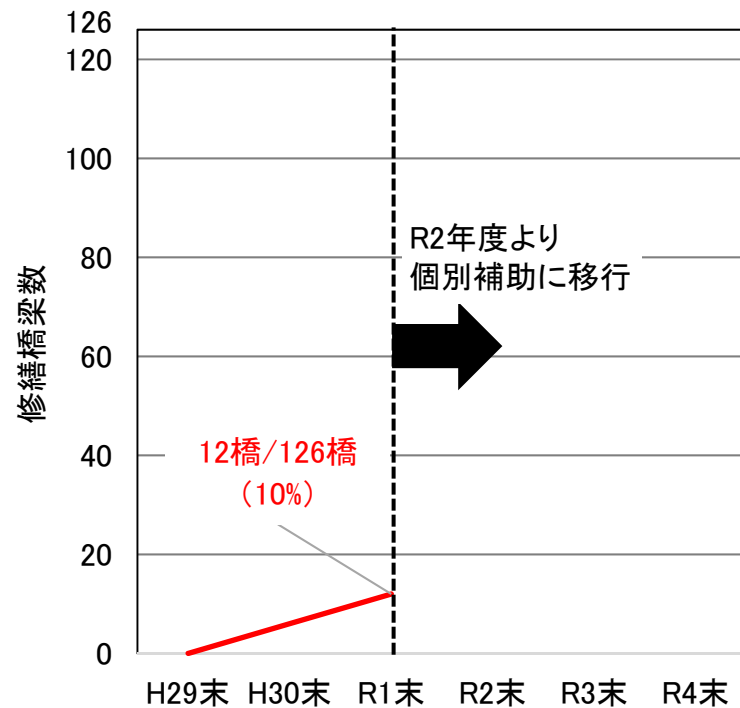
計画6

効率的かつ戦略的な維持管理により次世代に継承する道づくり

【補足】 橋梁修繕の今後の進捗見込みについて

- R1年度までは旧橋梁長寿命化修繕計画に基づき、遠望目視点検の結果により修繕数を設定(H30～R4:対象126橋)
- R1年度末に同計画を改定し、全橋梁で近接目視を実施し、その結果により修繕数を設定(R2～R6:対象60橋)
- 修繕規模の大きい橋梁を優先して修繕を実施してきたため、今後は修繕数が上昇していく見込み。

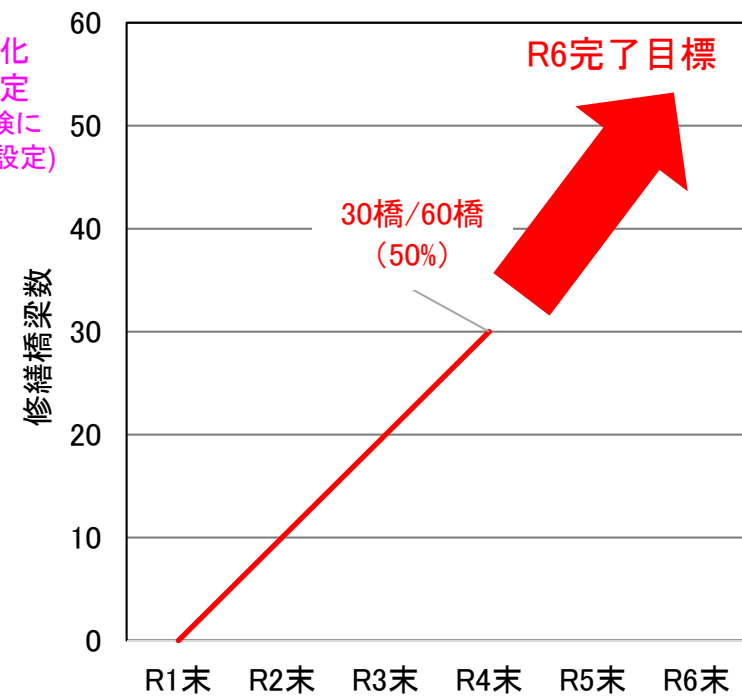
【図1】本計画における修繕数推移イメージ



橋梁長寿命化
修繕計画改定
(近接目視点検に
より修繕数を設定)



【図2】個別補助移行後の修繕数推移イメージ



計画6

効率的かつ戦略的な維持管理により次世代に継承する道づくり

成果指標および達成状況②

【成果指標】

橋梁点検の実施率（％）

福岡市では、老朽化する橋梁の長寿命化と財政負担の低減・平準化を図るため、「橋梁長寿命化修繕計画」に基づき、計画的に定期点検や予防保全対策等に取り組んでいることから、点検予定総橋梁数に対する点検実施率を成果指標としています。

【算定式】

$$\frac{\text{（点検済みの橋梁数）}}{\text{（要素事業の点検予定総橋梁数）}} \times 100$$

■成果指標の目標値および実績値

	当初	目標値	実績値
年度	H30当初	R4末	R1末
成果指標	0%	100%	33%

【参考】

点検を実施した橋梁数	0橋	2,221橋	725橋
------------	----	--------	------

※令和2年度から個別補助へ移行したため、令和元年度末の実績で評価

【参考：個別補助移行後の実績値】R4末予定：73%（1,612橋）

整備効果事例②

整備効果：安全で安心な暮らしに資する道路施設の維持

- （主）大野城二丈線等の橋梁点検により、橋梁の損傷状態を把握し、適切に維持補修計画が立てられることで、安全で安心な暮らしに資する道路施設の維持が図られます。



点検状況

（主）大野城二丈線ほか（写真：（主）大野城二丈線）

計画6

効率的かつ戦略的な維持管理により次世代に継承する道づくり

成果指標および達成状況③

【成果指標】

大型施設における点検実施率（％）

福岡市では、老朽化する道路施設の長寿命化と財政負担の低減・平準化を図るため、個別施設計画に基づき計画的に定期点検や予防保全対策等に取り組んでいることから、点検予定施設数に対する点検実施率を成果指標としています。

【算定式】

$(\text{点検済み施設数}) / (\text{要素事業の点検予定施設数}) \times 100$

■ 成果指標の目標値および実績値

	当初	目標値	実績値
年度	H30当初	R4末	R1末
成果指標	0%	100%	100%

【参考】

点検を実施した大型施設数	0施設	76施設	76施設
--------------	-----	------	------

※令和2年度から個別補助へ移行したため、令和元年度末の実績で評価

整備効果事例③

整備効果：安全で安心な暮らしに資する道路施設の維持

- （主）福岡早良大野城線等の大型施設点検の実施により、大型施設の損傷状態を把握し、適切に維持補修計画が立てられることで、安全で安心な暮らしに資する道路施設の維持が図られます。



（主）福岡早良大野城線ほか（写真：（主）福岡早良大野城線

計画7

災害時の人流・物流の確保と安全で円滑に移動できる道づくり計画 (無電柱化推進計画支援)

地域の現状・課題

●災害時における電柱倒壊による緊急車両等の通行機能低下

福岡市では、近年の災害時の備えに対する市民の意識が高まっていく中で、台風や地震などの災害時の電柱倒壊による道路遮断の防止や、電力・通信網の切断被害の軽減などを図るため、無電柱化の推進が求められています。

また、高齢者や障がい者等の移動円滑化と安全かつ円滑な交通を確保する必要があります。

計画の目標

福岡市無電柱化推進計画に基づき、緊急輸送道路等における無電柱化を推進することで、災害時等の電柱倒壊による道路遮断を防止し、災害時における人流・物流を確保するとともに、平常時においても移動円滑化と景観に配慮した道路空間の創出を図ります。



無電柱化実施前の道路

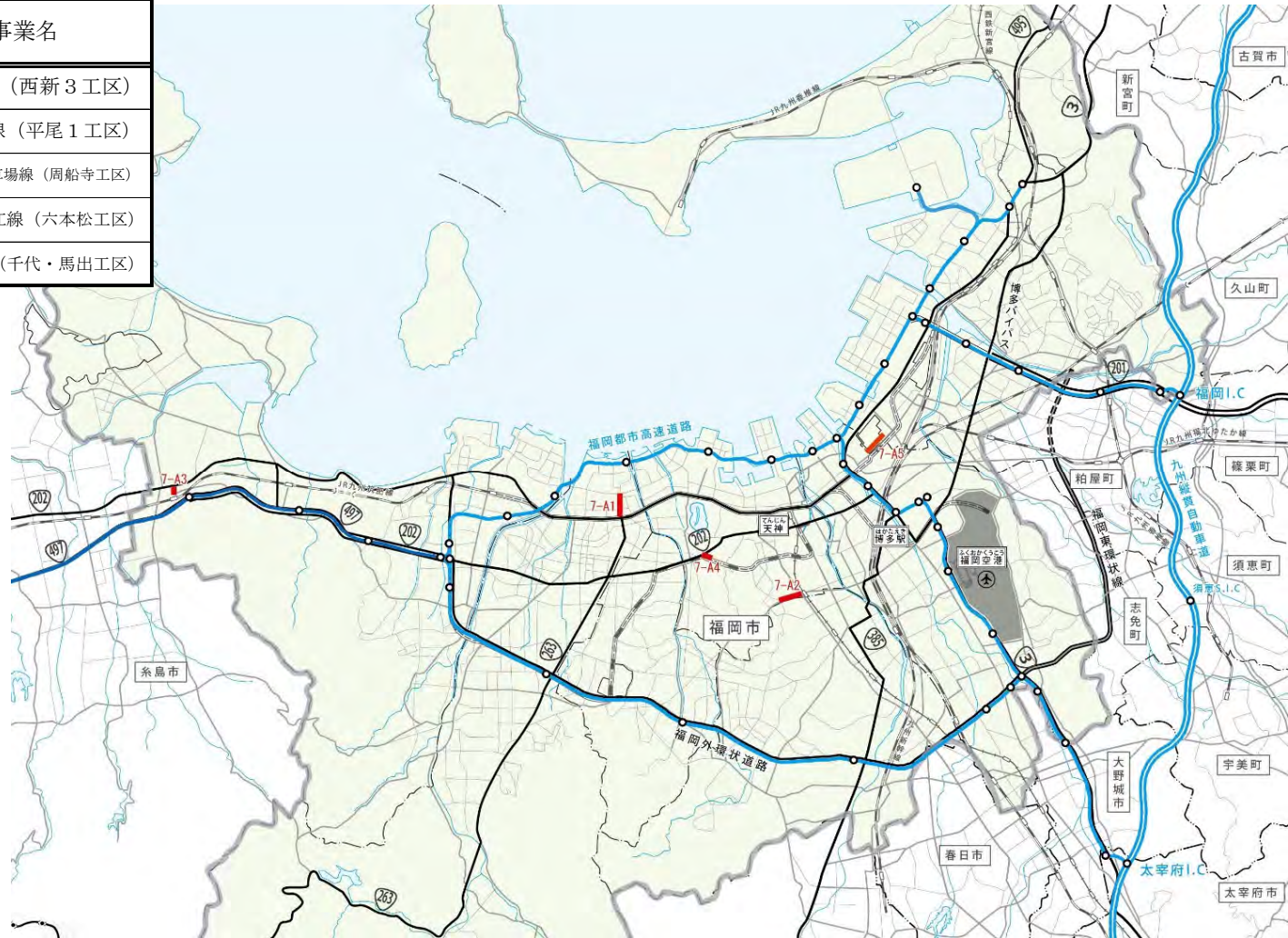
計画7

災害時の人流・物流の確保と安全で円滑に移動できる道づくり計画 (無電柱化推進計画支援)

事業箇所

計画期間	令和元年度～令和元年度	交付期間	令和元年度～令和元年度	全体事業費	704百万円
------	-------------	------	-------------	-------	--------

番号	事業種別	要素事業名
7-A1	道路	(2) 西新通線 (西新3工区)
7-A2	道路	(一) 桧原比恵線 (平尾1工区)
7-A3	道路	(一) 大原周船寺停車場線 (周船寺工区)
7-A4	道路	(1) 博多駅草ヶ江線 (六本松工区)
7-A5	街路	(都) 博多箱崎線 (千代・馬出工区)



計画7

災害時の人流・物流の確保と安全で円滑に移動できる道づくり計画 (無電柱化推進計画支援)

成果指標および達成状況

【成果指標】

整備率 (%)

福岡市では、地震や台風などの災害時に、電柱倒壊による道路遮断の防止や、電力・通信網の切断被害の軽減を図るため、無電柱化を推進していることから、電線共同溝の整備予定路線の整備率を成果指標としています。

【算定式】

(整備済み延長) / (要素事業の電線共同溝の整備予定総延長) × 100

■ 成果指標の目標値および実績値

	当初	目標値	実績値
年度	R1当初	R5末	R1末
成果指標	0%	100%	7%

【参考】

電線共同溝の整備延長	0km	2.60km	0.18km
------------	-----	--------	--------

※令和2年度から個別補助へ移行したため、令和元年度末の実績で評価

【参考：個別補助移行後の実績値】 R4末予定：86% (2.25km)

整備の進捗状況 (R1末)

- 福岡市無電柱化推進計画に基づき、整備を推進している。
- R2年度から個別補助に移行しており、引き続き事業の進捗を図る。



(都) 博多箱崎線 (千代・馬出工区)

成果指標の達成状況まとめ(1/2)

計 画	成果指標	①当初 (H30当初)	②目標値 (R4末)	③実績値 (R4末)
【計画1】 道路ネットワーク整備による 都市の成長に資する道づくり	ランプ5分圏域人口の増分(人)	0人	+10,000人	+3,300人
	要対策箇所の対策実施率(%)	0%	100%	100%
【計画2】 雑餉隈駅周辺における安心 で快適な交通環境の形成	緊急対策踏切の解消率(%)	0%	100%	0%(R2末)
【計画3】 すべての人が安全で快適に 移動できる道路空間を創出 する道づくり	フラット化率(%)	0%	83%	47%
	整備率(%) ※電線共同溝の整備延長	0%	71%	4%(R2末)
	整備率(%) ※路側カラー化の整備延長	0%	100%	60%
	対策率(%) ※未就学児の移動経路における交通安全対策箇所数	0%	100%	100%
	自転車通行空間ネットワーク計画路線の整備率 (%)	0%	100%	16%(R2末)
【計画4】 安全・安心で快適な通学路及 び自転車利用空間が確保さ れた道づくり	要対策箇所の対策済率(%)	0%	95%	93%
	自転車通行空間ネットワーク計画路線の整備率 (%)	0%	100%	100%

※個別補助へ移行した事業は、移行する前年度末での評価を実施

成果指標の達成状況まとめ(2/2)

計 画	成果指標	①当初 (H30当初)	②目標値 (R4末)	③実績値 (R4末)
【計画5】 災害に強く市民の安全・安心を支える道づくり	幹線道路における要修繕延長比率(%)	0%	100%	8%
	生活道路における要修繕延長比率(%)	0%	100%	51%
	橋梁診断の実施率(%)	0%	100%	100%
	照明灯LED化の整備計画達成率(%)	0%	100%	100%
	要修繕大規模施設(ボックスカルバート)の修繕率(%)	0%	100%	0%
	要修繕大規模施設(アンダーパス)の修繕率(%)	0%	100%	100%
	要対策橋梁整備率(%)	0%	4%	4%
【計画6】 効率的かつ戦略的な維持管理により次世代に継承する道づくり	大型施設における点検実施率(%)	0%	100%	100%
	長寿命化修繕計画対象橋梁の修繕率(%)	0%	100%	10%(R1末)
	橋梁点検の実施率(%)	0%	100%	33%(R1末)
【計画7】 災害時の人流・物流の確保と安全で円滑に移動できる道づくり計画 (無電柱化推進計画支援)	大型施設における点検実施率(%)	0%	100%	100%(R1末)
	整備率(%)	0%	100%(R5末)	7%(R1末)

※個別補助へ移行した事業は、移行する前年度末での評価を実施

今後の方針(案)

- 各成果指標のR4年度末見込み値は、用地交渉や地元調整等の理由により目標値に達しないものもあるため、早期に整備効果が発現されるよう、引き続き関係者との協議・調整を図る。
- 道路施設の点検や修繕については、老朽化する施設の長寿命化と財政負担の低減・平準化を図るため、道路施設個別施設計画等に基づき、計画的に取り組んでいく。
- 次期計画における成果指標の設定については、各計画の目的や事業の効果がより適切に表現される指標となるよう検討する。

様式2-1 評価結果のまとめ

都道府県名	福岡県	市町村名	福岡市	計画の名称	道路ネットワーク整備による都市の成長に資する道づくり			
計画期間	平成30年度～令和04年度（5年間）			全体事業費	7,731百万円	国費率	0.50	
交付期間	平成30年度～令和04年度（5年間）	事後評価実施時期	令和4年度	交付対象事業費	7,731百万円	国費率	0.50	
1)事業の実施状況	対象事業	要素事業名						
		A.地方道整備事業	(他)香椎4800号線(香椎工区)、(1)学園通線ほか(田尻工区)、(主)福岡東環状線(土井2工区)、(都)屋形原須玖線(老司・警弥郷工区)、(都)粕屋久山線(土井工区)、(都)吉塚松崎線(吉塚工区)、(都)野間屋形原線(花畑工区)、(都)長浜太宰府線(横手南町工区)、(2)港福浜線(福浜工区)、(2)地行百道線(百道浜工区)					
		B.関連社会資本整備事業						
		C.効果促進事業						
	その他関連する事業							
	進捗状況	A.地方道整備事業	要素事業名	事業内容(延長・面積等)	事業進捗(R04年度末予定)			
			(他)香椎4800号線(香椎工区)	新設:0.34km	整備中			
			(1)学園通線ほか(田尻工区)	新設:1.36km	整備中			
			(主)福岡東環状線(土井2工区)	現道拡幅:0.06km	完了			
			(都)屋形原須玖線(老司・警弥郷工区)	新設:1.24km	完了			
			(都)粕屋久山線(土井工区)	新設:0.25km	整備中			
			(都)吉塚松崎線(吉塚工区)	新設:0.61km	整備中			
			(都)野間屋形原線(花畑工区)	新設:0.76km	整備中			
			(都)長浜太宰府線(横手南町工区)	新設:0.02km	整備中			
			(2)港福浜線(福浜工区)	交差点改良:1箇所	完了			
(2)地行百道線(百道浜工区)	交差点改良:1箇所	完了						
B.関連社会資本整備事業								
C.効果促進事業								
その他関連する事業								
2)事業の効果発現状況	指標名・算定式		当初現況値(H30年当初)	目標値(R04末)	実績値(R04末予定)	目標値と実績値に差が出た要因		
	成果目標の達成状況		ランプ5分圏域人口の増分(人) = (整備後のランプ5分圏域人口) - (H30当初のランプ5分圏域人口)	0人	10,000人	3,300人	用地買収において、地権者による家屋や会社事務所の移転先の選定に時間を要した等の理由により、事業の進捗が遅れたため。	
			要対策箇所対策実施率(%) = (対策済み箇所数) / (要素事業の対策予定箇所数) × 100	0%	100%	100%	-	
	成果目標以外の要素事業の効果発現状況(定性的な効果)		・幹線道路の整備による、道路ネットワーク全体の円滑化、都心部と周辺地域との連携強化。 ・交差点改良による、交通混雑の緩和。					
関連社会資本整備事業、効果促進事業の効果発現状況(定性的な効果)		-						
3)その他	今後の事業予定等	・整備中の路線については、引き続き国の交付金を活用しながら、地元関係者等との協議・調整を図り、早期完了に努める。						

※完了予定については、計画予算が確保された場合の目標であり、事業の進捗状況、財政事情等により適宜見直しを行います。

様式2-2 計画の概要

道路ネットワーク整備による都市の成長に資する道づくり

事業の目的	成果指標・算定式	当初現況値 (H30年当初)	目標値 (R04末)	実績値 (R04末予定)	目標値と実績値に差が出た要因
福岡市では、域内における拠点間の連携強化や周辺市町等との交流・連携を図るとともに、都心部等に集中する通過交通を分散するために、都市高速道路や主要幹線道路などを活用した放射環状型の幹線道路ネットワークの形成が求められており、都心部の環境負荷の低減の対策が求められている。 そこで、都心部においては、渋滞が著しい交差点の改良を行うなどの対策を図るとともに、都市内のICアクセス性の向上を図ることで、道路ネットワーク全体の円滑化、機能強化を進めるとともに立地競争力や拠点間、地域間の連携強化・充実による周辺地域との交流を促進し、都市圏全体としての成長を図る。	ランプ5分圏域人口の増分(人) = (整備後のランプ5分圏域人口) - (H30当初のランプ5分圏域人口)	0人	10,000人	3,300人	用地買収において、地権者による家屋や会社事務所の移転先の選定に時間を要した等の理由により、事業の進捗が遅れたため。
	要対策箇所の対策実施率(%) = (対策済み箇所数) / (要素事業の対策予定箇所数) × 100	0%	100%	100%	-

整備前



整備後



(都)屋形原須玖線(老司・警弥郷工区)

整備前



整備後



(2)地行百道線(百道浜工区)

区分	番号	事業種別	要素事業名	事業内容 (延長・面積等)	事業実施期間(年度)					全体事業費 (百万円)	R04年度末での 供用状況(予定)
					H30	R01	R02	R03	R04		
A. 地方道路整備事業	1-A1	道路	(他) 香椎4800号線(香椎工区)	新設: 0.34km						1,153	整備中
	1-A2	道路	(1) 学園通線ほか(田尻工区)	新設: 1.36km						170	整備中
	1-A3	道路	(主) 福岡東環状線(土井2工区)	現道拡幅: 0.06km						48	完了
	1-A4	街路	(都) 屋形原須玖線(老司・警弥郷工区)	新設: 1.24km						109	完了
	1-A5	街路	(都) 粕屋久山線(土井工区)	新設: 0.25km						1,014	整備中
	1-A6	街路	(都) 吉塚松崎線(吉塚工区)	新設: 0.61km						1,993	整備中
	1-A7	街路	(都) 野間屋形原線(花畑工区)	新設: 0.76km						3,126	整備中
	1-A8	街路	(都) 長浜大宰府線(横手南町工区)	新設: 0.02km						97	整備中
	1-A9	道路	(2) 港福浜線(福浜工区)	交差点改良: 1箇所						10	完了
	1-A10	道路	(2) 地行百道線(百道浜工区)	交差点改良: 1箇所						11	完了
B. 関連社会資本整備事業				なし							
C. 効果促進事業				なし							
その他関連する事業				なし							

主な事業効果

- ・(都)屋形原須玖線(老司・警弥郷工区)等の供用により、都市高速道路等へのアクセス性が向上し、道路ネットワーク全体の円滑化及び機能強化が図られた。
- ・幹線道路の整備及び(2)地行百道線(百道浜工区)等の交差点改良により交通混雑が緩和し、都市交通の円滑化が図られた。

※完了予定については、計画予算が確保された場合の目標であり、事業の進捗状況、財政事情等により適宜見直しを行います。

様式2-1 評価結果のまとめ

都道府県名	福岡県	市町村名	福岡市	計画の名称	雑餉隈駅周辺における安心で快適な交通環境の形成			
計画期間	平成30年度～令和02年度（3年間）			全体事業費	12,587百万円	国費率	0.55	
交付期間	平成30年度～令和02年度（3年間）	事後評価実施時期	令和4年度	交付対象事業費	12,587百万円	国費率	0.55	
1) 事業の実施状況	対象事業	要素事業名						
		A.地方道整備事業	西鉄天神大牟田線(雑餉隈駅付近)					
		B.関連社会資本整備事業						
		C.効果促進事業						
	その他関連する事業							
	進捗状況	要素事業名		事業内容(延長・面積等)		事業進捗(R04年度末予定)		
		A.地方道整備事業	西鉄天神大牟田線(雑餉隈駅付近)		連続立体交差事業:1.86km		整備中	
B.関連社会資本整備事業								
C.効果促進事業								
その他関連する事業								
2) 事業の効果発現状況	指標名・算定式		当初現況値(H30年当初)	目標値(R04末)	実績値(R02末)	目標値と実績値に差が出た要因		
	成果目標の達成状況		緊急対策踏切の解消率(%) = (対策済み踏切箇所数) / (要素事業の緊急対策踏切箇所数) × 100	0%	100%	0%	当初計画は令和4年度までの5か年計画であったが、令和3年度から個別補助へ移行し、3か年の計画となったため	
	成果目標以外の要素事業の効果発現状況(定性的な効果)				-			
	関連社会資本整備事業、効果促進事業の効果発現状況(定性的な効果)				-			
3) その他	今後の事業予定等		・引き続き国の個別補助制度を活用しつつ、令和7年度の事業完了に向け、事業の進捗を図る。					

※完了予定については、計画予算が確保された場合の目標であり、事業の進捗状況、財政事情等により適宜見直しを行います。

様式2-2 計画の概要

雑餉隈駅周辺における安心で快適な交通環境の形成

事業の目的	成果指標・算定式	当初現況値 (H30年当初)	目標値 (R04末)	実績値 (R02末)	目標値と実績値に差が出た要因
雑餉隈駅周辺は、踏切遮断時における交通渋滞や、踏切事故などへの対策が必要であるとともに、鉄道により分断されている地域の一体化が求められている。 雑餉隈駅周辺の鉄道を高架化することで、交通渋滞や踏切事故の解消、分断された周辺市街地の一体化を図り、市民が安全で快適に生活できる都市環境の形成を図る。また、併せて側道整備を行い、沿線の交通の利便性や安全性を確保するとともに、駅へのアクセス性の向上や公共交通の利用促進を図る。	緊急対策踏切の解消率(%)=(対策済み踏切箇所数)/(要素事業の緊急対策踏切箇所数)×100	0%	100%	0%	当初計画は令和4年度までの5か年計画であったが、令和3年度から個別補助へ移行し、3か年の計画となったため



整備前



(一部)整備後

西鉄天神大牟田線(雑餉隈駅付近)

区分	番号	事業種別	要素事業名	事業内容 (延長・面積等)	事業実施期間(年度)					全体事業費 (百万円)	R02年度末での 供用状況
					H30	R01	R02	R03	R04		
A. 地方道路整備事業	2-A1	街路	西鉄天神大牟田線(雑餉隈駅付近)	連続立体交差事業: 1.86km						12,587	整備中
B. 関連社会資本整備事業				なし							
C. 効果促進事業				なし							
その他関連する事業				なし							

主な事業効果	・令和4年8月の高架切替に向け、高架橋工事等の進捗が図られた。
--------	---------------------------------

※完了予定については、計画予算が確保された場合の目標であり、事業の進捗状況、財政事情等により適宜見直しを行います。

様式2-1 評価結果のまとめ

都道府県名	福岡県	市町村名	福岡市	計画の名称	すべての人が安全で快適に移動できる道路空間を創出する道づくり		
計画期間	平成30年度～令和4年度（5年間）			全体事業費	11,221百万円	国費率	0.50
交付期間	平成30年度～令和4年度（5年間）	事後評価実施時期	令和4年度	交付対象事業費	11,221百万円	国費率	0.50
1)事業の実施状況	対象事業	要素事業名					
		A.地方道整備事業	(2)西新通線(百道浜工区)、(1)清水干隈線(干隈工区)、(2)高美台線(高美台工区)、(1)上牟田清水2号線(博多駅南工区)、(一)検原比恵線(平尾1工区)、(国)385号(清水工区)、(主)福岡早良大野城線(脇山2工区)、(一)町川原福岡線(下原工区)、(一)町川原福岡線(香椎駅東工区)、(1)南庄小田部線(小田部2工区)、(国)495号(和白工区)、(一)大原周船寺停車場線(周船寺駅前交差点)、(一)大原周船寺停車場線(周船寺工区)、(一)猪野土井線(土井4工区)、(1)地行鳥飼七隈線(鳥飼1工区)、(都)国道3号線(半道橋・板付工区)、(都)国道3号線(東那珂工区)、(都)老司片江線(野多目工区)、(都)老司片江線(やよい坂工区)、(一)検原比恵線(平尾1工区)、(一)大原周船寺停車場線(周船寺工区)、(国)495号(和白工区)、(都)博多箱崎線(千代・馬出工区)、(都)築港石城町線(石城町工区)、(一)馬出上南町線ほか、(他)百道浜2785号線(百道浜1工区)、(1)清水干隈線(七隈8工区)、(一)内野次郎丸弥生線ほか、(1)清水干隈線ほか				
1)事業の実施状況	進捗状況	要素事業名					
		A.地方道整備事業	事業内容(延長・面積等)		事業進捗(R04年度末予定)		
		(2)西新通線(百道浜工区)	バリアフリー化:0.66km	完了			
		(1)清水干隈線(干隈工区)	バリアフリー化:0.45km	完了			
		(2)高美台線(高美台工区)	バリアフリー化:0.43km	完了			
		(1)上牟田清水2号線(博多駅南工区)	歩道整備:0.54km	整備中			
		(一)検原比恵線(平尾1工区)	歩道整備:0.21km	整備中			
		(国)385号(清水工区)	歩道整備:0.07km	整備中			
		(主)福岡早良大野城線(脇山2工区)	歩道整備:0.26km	完了			
		(一)町川原福岡線(下原工区)	歩道整備:0.18km	整備中			
		(一)町川原福岡線(香椎駅東工区)	歩道整備:0.43km	整備中			
		(1)南庄小田部線(小田部2工区)	歩道整備:0.16km	完了			
		(国)495号(和白工区)	歩道整備:1.17km	整備中			
		(一)大原周船寺停車場線(周船寺駅前交差点)	歩道整備:0.16km	完了			
		(一)大原周船寺停車場線(周船寺工区)	歩道整備:0.10km	完了			
		(一)猪野土井線(土井4工区)	歩道整備:0.35km	整備中			
		(1)地行鳥飼七隈線(鳥飼1工区)	歩道整備:0.20km	整備中			
		(都)国道3号線(半道橋・板付工区)	歩道整備・電線共同溝:1.45km	整備中			
		(都)国道3号線(東那珂工区)	歩道整備・電線共同溝:1.92km	整備中			
		(都)老司片江線(野多目工区)	歩道整備:1.54km	完了			
		(都)老司片江線(やよい坂工区)	歩道整備:0.73km	整備中			
		(一)検原比恵線(平尾1工区)	電線共同溝:0.48km	整備中			
		(一)大原周船寺停車場線(周船寺工区)	電線共同溝:0.28km	整備中			
		(国)495号(和白工区)	電線共同溝:2.34km	整備中			
		(都)博多箱崎線(千代・馬出工区)	電線共同溝:0.72km	整備中			
		(都)築港石城町線(石城町工区)	電線共同溝:0.15km	整備中			
		(一)馬出上南町線ほか	路側のカラー化:29.25km	整備中			
		(他)百道浜2785号線(百道浜1工区)	バリアフリー化:0.21km	完了			
		(1)清水干隈線(七隈8工区)	電線共同溝:0.60km	整備中			
		(一)内野次郎丸弥生線ほか	交通安全対策:134箇所	完了			
		(1)清水干隈線ほか	自転車通行空間:2.81km	整備中			
		B.関連社会資本整備事業					
		C.効果促進事業					
		その他関連する事業					
2)事業の効果発現状況	成果目標の達成状況	指標名・算定式	当初現況値(H30年当初)	目標値(R04末)	実績値(R04末予定)	目標値と実績値に差が出た要因	
		フラット化率(%)=(整備済み路線延長)/(要素事業の歩道の整備予定路線総延長)×100	0%	83%	47%	用地買収において、地権者による家屋や営業継続のための移転先選定に時間を要した等の理由により、事業の進捗が遅れたため。	
		整備率(%)=(整備済み路線延長)/(要素事業の電線共同溝の整備予定路線総延長)×100	0%	71%	4%(R2末)	当初計画は令和4年度までの5か年計画であったが、無電柱化事業は令和3年度までに個別補助等へ移行し、3か年の計画となったため。	
		整備率(%)=(整備済み延長)/(要素事業の路側カラー化の整備予定延長)×100	0%	100%	60%	工事中の沿線利用に関する地元調整や交通安全対策に関する関係機関との協議・調整に時間を要した等の理由により、事業の進捗が遅れたため。	
		対策率(%)=(対策済み箇所)/(要素事業の交通安全対策予定箇所)×100	0%	100%	100%	-	
2)事業の効果発現状況	成果目標以外の要素事業の効果発現状況(定性的な効果)	・フラット化及び路側カラー化の整備、未就学児の移動経路における交通安全対策により、通学児童をはじめとする歩行者の安全性を確保。 ・自転車通行空間整備により、歩行者の安全を確保しながら、自転車や自動車など誰もが安全で快適に移動できる道路空間を確保。					
	関連社会資本整備事業、効果促進事業の効果発現状況(定性的な効果)	-					
3)その他	今後の事業予定等	・整備中の路線については、引き続き国の交付金を活用しながら、地元や関係期間との協議・調整を図り、早期完了に努める。					

※完了予定については、計画予算が確保された場合の目標であり、事業の進捗状況、財政事情等により適宜見直しを行います。

様式2-2 計画の概要

すべての人が安全で快適に移動できる道路空間を創出する道づくり							
事業の目的	成果指標・算定式	当初現況値 (H30当初)	目標値 (R04末)	実績値 (R04末予定)	目標値と実績値に差が出た要因		
福岡市では、依然として歩道等の整備状況が十分でないため、高齢者や通学児童をはじめとする歩行者の安全が脅かされている状況である。また、近年の災害時の備えに対する市民の意識が高まっていく中で、台風や地震などの災害時の電柱倒壊や電線の垂れ下がり等による通行阻害防止や、防災空間として避難道路や緊急輸送道路の道路機能を保つための無電柱化を推進していく必要がある。 そのため、幹線道路及び生活道路において、歩行者と自動車の分離を進めるとともに、通学路の十分な歩道を確保し、既存の歩道についてもバリアフリー化を進めることで、安全性と快適性を備えたユニバーサルデザイン化を図る。また、併せて無電柱化を進めることで、災害時等の電柱倒壊による道路閉塞等を防止し、防災面での強化を促進することですべての人が安心して行動できる道路空間の創出を図る。 また、未就学児が日常的に移動する経路において安全・安心を確保するために必要な交通安全対策の推進を図る。	フラット化率(%)=(整備済み路線延長)÷(要素事業の歩道の整備予定路線総延長)×100	0%	83%	47%	用地買収において、地権者による家屋や営業継続のための移転先選定に時間を要した等の理由により、事業の進捗が遅れたため。		
	整備率(%)=(整備済み路線延長)÷(要素事業の電線共同溝の整備予定路線総延長)×100	0%	71%	4%	(R2末)	当初計画は令和4年度までの5か年計画であったが、無電柱化事業は令和3年度までに個別補助等へ移行し、3か年の計画となったため。	
	整備率(%)=(整備済み延長)÷(要素事業の路側カラー化の整備予定延長)×100	0%	100%	60%	工事中の沿線利用に関する地元調整や交通安全対策に関する関係機関との協議・調整に時間を要した等の理由により、事業の進捗が遅れたため。		
	対策率(%)=(対策済み箇所)÷(要素事業の交通安全対策予定箇所)×100	0%	100%	100%	-		
	自転車通行空間ネットワーク計画路線の整備率(%)=(整備済み路線延長)÷(要素事業の整備予定路線延長)×100	0%	100%	16%	(R2末)	令和2年度から令和4年度までの3か年計画であったが、自転車通行空間整備事業は令和3年度から別の整備計画へ移行し、1か年の計画となったため。	



(一)内野次郎丸弥生線ほか(写真:(一)内野次郎丸弥生線)



(1)清水干隈線ほか(写真:(1)清水干隈線)

区分	番号	事業種別	要素事業名	事業内容 (延長・面積等)	事業実施期間(年度)					全体事業費 (百万円)	R04年度末での 供用状況(予定)
					H30	R01	R02	R03	R04		
A. 地方道路整備事業	3-A1	道路	(2) 西新通線 (百道浜工区)	バリアフリー化: 0.66km						30	完了
	3-A2	道路	(1) 清水干隈線 (干隈工区)	バリアフリー化: 0.45km						179	完了
	3-A3	道路	(2) 高美台線 (高美台工区)	バリアフリー化: 0.43km						108	完了
	3-A4	道路	(1) 上本田清水2号線 (博多駅南工区)	歩道整備: 0.54km						424	整備中
	3-A5	道路	(一) 松原比恵線 (平尾1工区)	歩道整備: 0.21km						169	整備中
	3-A6	道路	(国) 385号線 (清水工区)	歩道整備: 0.07km						52	整備中
	3-A7	道路	(主) 福岡平良大野線 (編山2工区)	歩道整備: 0.26km						451	完了
	3-A8	道路	(一) 町川原福岡線 (下原工区)	歩道整備: 0.18km						123	整備中
	3-A9	道路	(一) 町川原福岡線 (香林野東工区)	歩道整備: 0.43km						240	整備中
	3-A10	道路	(1) 南庄小田線 (小田部2工区)	歩道整備: 0.16km						63	完了
	3-A11	道路	(国) 495号線 (和白丘工区)	歩道整備: 1.17km						86	整備中
	3-A12	道路	(一) 大原周船寺停車場線 (周船寺駅前交差点)	歩道整備: 0.16km						113	完了
	3-A13	道路	(一) 大原周船寺停車場線 (周船寺工区)	歩道整備: 0.10km						323	完了
	3-A14	道路	(一) 猪野土井線 (土井4工区)	歩道整備: 0.35km						585	整備中
	3-A15	道路	(1) 地行島野七隈線 (島野1工区)	歩道整備: 0.20km						743	整備中
	3-A16	街路	(都) 西道3号線 (中道橋・板付工区)	歩道整備・電線共同溝: 1.45km						1,402	整備中
	3-A17	街路	(都) 西道3号線 (東那珂工区)	歩道整備・電線共同溝: 1.92km						1,925	整備中
	3-A18	街路	(都) 老司片江線 (野多目工区)	歩道整備: 1.54km						84	完了
	3-A19	街路	(都) 老司片江線 (やよい坂工区)	歩道整備: 0.73km						2,812	整備中
	3-A20	道路	(一) 松原比恵線 (平尾1工区)	電線共同溝: 0.48km						10	整備中
3-A21	道路	(一) 大原周船寺停車場線 (周船寺工区)	電線共同溝: 0.28km						10	整備中	
3-A22	道路	(国) 495号線 (和白丘工区)	電線共同溝: 2.34km						5	整備中	
3-A23	街路	(都) 博多箱崎線 千代・馬出工区	電線共同溝: 0.72km						50	整備中	
3-A24	街路	(都) 飯港石城町線 石城町工区	電線共同溝: 0.15km						607	整備中	
3-A25	道路	(一) 馬出上南町線ほか	路側のカラー化: 29.25km						411	整備中	
3-A26	道路	(他) 百道前2785号線 百道前1工区	バリアフリー化: 0.21km						50	完了	
3-A27	道路	(1) 清水干隈線 (七隈S工区)	電線共同溝: 0.60km						100	整備中	
3-A28	道路	(一) 内野次郎丸弥生線ほか	交通安全対策: 134箇所						45	完了	
3-A29	道路	(1) 清水干隈線ほか	自転車通行空間: 2.81km						21	整備中	
B. 関連社会資本整備事業			なし								
C. 効果促進事業			なし								
その他関連する事業			なし								

主な事業効果
 ・(一)大原周船寺停車場線 (周船寺駅前工区)等のフラット化、(一)馬出上南町線等の路側カラー化、(一)内野次郎丸弥生線等での交通安全対策の実施により通学児童の安全・安心な歩行環境が確保された。
 ・(1)清水干隈線の自転車空間整備により、歩行者の安全を確保しながら、自転車や自動車など誰もが安全で快適に移動できる道路空間が確保された。

※完了予定については、計画予算が確保された場合の目標であり、事業の進捗状況、財政事情等により適宜見直しを行います。

様式2-1 評価結果のまとめ

都道府県名	福岡県	市町村名	福岡市	計画の名称	安全・安心で快適な通学路及び自転車利用空間が確保された道づくり				
計画期間	平成30年度～令和4年度（5年間）			全体事業費	10,587百万円	国費率	0.55		
交付期間	平成30年度～令和4年度（5年間）	事後評価実施時期	令和4年度	交付対象事業費	10,587百万円	国費率	0.55		
1) 事業の実施状況	対象事業	要素事業名							
		A. 地方道整備事業	(主)福岡早良大野城線(内野5工区)、(1)香椎花園線(香住ヶ丘工区)、(一)周船寺有田線(有田工区)、(2)福重石丸線(石丸工区)、(主)福岡志摩原線(今津長浜工区)、(他)今宿東4242号線(今宿東工区)、(主)福岡志摩線(横浜工区)、(1)博多駅草ヶ江線(六本松工区)、(1)博多駅草ヶ江線(六本松工区)、(一)周船寺有田線(橋本2工区)、(一)水城下臼井線(大井工区)、(主)福岡早良大野城線(千里工区)、(都)和白新宮線(和白工区)、(都)長尾橋本線(茶山工区)、(1)清水干隈線ほか、(他)横浜4108号線ほか						
		B. 関連社会資本整備事業							
		C. 効果促進事業							
		その他関連する事業							
	進捗状況	要素事業名		事業内容(延長・面積等)		事業進捗(R04年度末予定)			
		A. 地方道整備事業	(主)福岡早良大野城線(内野5工区)		歩道整備:0.12km		完了		
			(1)香椎花園線(香住ヶ丘工区)		歩道整備:0.68km		整備中		
			(一)周船寺有田線(有田工区)		歩道整備:0.40km		完了		
			(2)福重石丸線(石丸工区)		歩道整備:0.54km		整備中		
			(主)福岡志摩原線(今津長浜工区)		歩道整備:0.55km		整備中		
			(他)今宿東4242号線(今宿東工区)		歩道整備:0.26km		完了		
			(主)福岡志摩線(横浜工区)		歩道整備:0.63km		完了		
			(1)博多駅草ヶ江線(六本松工区)		歩道整備:0.19km		整備中		
			(1)博多駅草ヶ江線(六本松工区)		電線共同溝:0.14km		整備中		
(一)周船寺有田線(橋本2工区)			歩道整備:0.34km		完了				
(一)水城下臼井線(大井工区)		歩道整備:0.69km		整備中					
(主)福岡早良大野城線(千里工区)		歩道整備:0.66km		整備中					
(都)和白新宮線(和白工区)		歩道整備:0.81km		完了					
(都)長尾橋本線(茶山工区)		歩道整備:0.92km		整備中					
(1)清水干隈線ほか		自転車通行空間:6.20km		完了					
(他)横浜4108号線ほか		交通安全対策:89箇所		完了					
B. 関連社会資本整備事業									
C. 効果促進事業									
その他関連する事業									
2) 事業の効果発現状況	指標名・算定式		当初現況値(H30年当初)	目標値(R04末)	実績値(R04末予定)	目標値と実績値に差が出た要因			
	要対策箇所の対策済率(%)=(通学路安全対策実施済箇所数)/(要素事業の通学路の要対策箇所数)×100		0%	95%	93%	用地買収において、地権者が駐車場の代替地確保に時間を要した等の理由により、事業の進捗が遅れたため。			
	自転車通行空間ネットワーク計画路線の整備率(%)=(整備済み路線延長)/(要素事業の整備予定路線延長)×100		0%	100%	100%	-			
	成果目標以外の要素事業の効果発現状況(定性的な効果)		<ul style="list-style-type: none"> 歩道整備に伴い通学児童と自動車との接触の危険性が低下し、安全・安心に通学できる歩行空間を確保。 自転車通行空間の整備を行うことで、歩行者、自転車、自動車を適切に分離し、安全で快適な自転車利用空間を確保。 						
関連社会資本整備事業、効果促進事業の効果発現状況(定性的な効果)		-							
3) その他	今後の事業予定等		<ul style="list-style-type: none"> 整備中の路線については、引き続き国の交付金を活用しながら、地元関係者等との協議・調整を図り、早期完了に努める。 						

※完了予定については、計画予算が確保された場合の目標であり、事業の進捗状況、財政事情等により適宜見直しを行います。

様式 2-2 計画の概要

安全・安心で快適な通学路及び自転車利用空間が確保された道づくり											
事業の目的	成果指標・算定式	当初現況値 (H30年当初)	目標値 (R04末)	実績値 (R04末予定)	目標値と実績値に差が出た要因						
近年、登下校中の交通事故が全国的に相次いでいるなか、依然として歩道等の整備状況が十分でない福岡市においては、通学路における安全性の確保が求められている。また、近年の自転車利用者の増加に伴い、歩行者と自転車の事故が増えており、それぞれが安全で快適に移動できる空間の確保が望まれている。 平成27年3月に策定された「福岡市通学路交通安全対策プログラム」に基づき、道路空間の安全確保を図るとともに、自転車通行空間の整備を行うことで、歩行者、自転車、自動車を適切に分離し、安全で快適な道路空間の創出を図り、総合的な交通安全対策を実施する。 令和3年度に八街市で発生した事故を踏まえ、合同点検により対策が必要とされた箇所について、通学路の交通安全緊急対策を実施する。	$\text{要対策箇所の対策済率(\%)} = (\text{通学路安全対策実施済箇所数}) / (\text{要素事業の通学路の要対策箇所数}) \times 100$	0%	95%	93%	用地買収において、地権者が駐車場の代替地確保に時間を要した等の理由により、事業の進捗が遅れたため。						
	$\text{自転車通行空間ネットワーク計画路線の整備率(\%)} = (\text{整備済み路線延長}) / (\text{要素事業の整備予定路線延長}) \times 100$	0%	100%	100%							
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>整備前</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>整備後</p>  </div> </div> <p>(一)周船寺有田線(橋本2工区)</p>		<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>整備前</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>整備後</p>  </div> </div> <p>(1)清水干隈線ほか(写真:(1)清水干隈線)</p>									
区分	番号	事業種別	要素事業名	事業内容 (延長・面積等)	事業実施期間(年度)					全体事業費 (百万円)	R04年度末での 供用状況(予定)
					H30	R01	R02	R03	R04		
A. 地方道路整備事業	4-A1	道路	(主)福岡早良大野城線(内野5工区)	歩道整備: 0.12km						57	完了
	4-A2	道路	(1)香椎花園線(香住ヶ丘工区)	歩道整備: 0.68km						594	整備中
	4-A3	道路	(一)周船寺有田線(有田工区)	歩道整備: 0.40km						124	完了
	4-A4	道路	(2)福重石丸線(石丸工区)	歩道整備: 0.54km						487	整備中
	4-A5	道路	(主)福岡志摩前原線(今津長浜工区)	歩道整備: 0.55km						270	整備中
	4-A6	道路	(他)今宿東4242号線(今宿東工区)	歩道整備: 0.26km						176	完了
	4-A7	道路	(主)福岡志摩線(横浜工区)	歩道整備: 0.63km						425	完了
	4-A8	道路	(1)博多駅草ヶ江線(六本松工区)	歩道整備: 0.19km						451	整備中
	4-A9	道路	(1)博多駅草ヶ江線(六本松工区)	電線共同溝: 0.14km						100	整備中
	4-A10	道路	(一)周船寺有田線(橋本2工区)	歩道整備: 0.34km						439	完了
	4-A11	道路	(一)水城下白井線(大井工区)	歩道整備: 0.69km						1,746	整備中
	4-A12	道路	(主)福岡早良大野城線(千里工区)	歩道整備: 0.66km						655	整備中
	4-A13	街路	(都)和白新宮線(和白工区)	歩道整備: 0.81km						403	完了
	4-A14	街路	(都)長尾橋本線(茶山工区)	歩道整備: 0.92km						3,837	整備中
	4-A15	道路	(1)清水干隈線ほか	自転車通行空間: 6.20km						789	完了
	4-A16	道路	(他)横浜4108号線ほか	交通安全対策: 89箇所						34	完了
B. 関連社会資本整備事業				なし							
C. 効果促進事業				なし							
その他関連する事業				なし							
主な事業効果		・(一)周船寺有田線(橋本2工区)等における通学路の交通安全対策の実施により、通学児童が安全・安心に通学できる歩行空間が確保された。 ・(1)清水干隈線等の自転車通行空間の整備により、歩行者・自転車が適切に分離され、安全・安心に利用できる空間が確保された。									

※完了予定については、計画予算が確保された場合の目標であり、事業の進捗状況、財政事情等により適宜見直しを行います。

様式2-1 評価結果のまとめ

都道府県名	福岡県	市町村名	福岡市	計画の名称	災害に強く市民の安全・安心を支える道づくり			
計画期間	平成30年度～令和04年度（5年間）			全体事業費	16,271百万円	国費率	0.50	
交付期間	平成30年度～令和04年度（5年間）	事後評価実施時期	令和4年度	交付対象事業費	16,271百万円	国費率	0.50	
1)事業の実施状況	対象事業	要素事業名						
		A.地方道整備事業	(国)263号ほか、(主)志賀島和白線ほか、(他)三筑1683号線ほか、(主)福岡太宰府線ほか、(主)大野城二丈線ほか、(1)千代今宿線(興徳寺橋)、(1)千鳥橋唐人町線ほか、(2)黒門福浜線ほか、(国)385号ほか、(1)香椎箱崎浜線ほか、(主)福岡早良大野城線ほか					
		B.関連社会資本整備事業						
		C.効果促進事業						
	その他関連する事業							
	進捗状況	要素事業名		事業内容(延長・面積等)		事業進捗(R04年度末予定)		
		A.地方道整備事業	(国)263号ほか	舗装修繕:2.12km	整備中			
			(主)志賀島和白線ほか	舗装修繕:74.40km	整備中			
			(他)三筑1683号線ほか	舗装修繕:165.95km	整備中			
			(主)福岡太宰府線ほか	橋梁耐震化:4橋(L=15m以上)	完了			
(主)大野城二丈線ほか			橋梁耐震化:70橋(L=15m未満)	完了				
(1)千代今宿線(興徳寺橋)			橋梁耐震化:1箇所	整備中				
(1)千鳥橋唐人町線ほか			照明灯整備(LED化):12,500基	完了				
(2)黒門福浜線ほか			大規模構造物:(ボックスカルバート)修繕	整備中				
(国)385号ほか			大規模構造物:(アンダーパス)修繕	完了				
(1)香椎箱崎浜線	橋梁耐震化 N=25		整備中					
(主)福岡早良大野城線ほか	大型施設点検 N=19	完了						
B.関連社会資本整備事業								
C.効果促進事業								
その他関連する事業								
2)事業の効果発現状況	指標・算定式		当初現況値(H30年当初)	目標値(R04末)	実績値(R04末予定)	目標値と実績値に差が出た要因		
	幹線道路における要修繕延長比率(%) = (対策済み要修繕延長) / (要素事業の要修繕総延長) × 100		0%	100%	8%	・R01に改定した個別施設計画(計画期間R02～R04)において管理基準を見直したため。 ・地元調整・関係者との協議に時間を要する箇所が複数あり、工事の進捗に遅れが生じたため。		
	生活道路における要修繕延長比率(%) = (対策済み要修繕延長) / (要素事業の要修繕総延長) × 100		0%	100%	51%	・地元調整・関係者との協議に時間を要する箇所が複数あり、工事の進捗に遅れが生じたため。		
	橋梁診断の実施率(%) = (診断済み橋梁数) / (要素事業の診断予定総橋梁数) × 100		0%	100%	100%	-		
	照明灯LED化の整備計画達成率(%) = (整備済み基数) / (要素事業の計画整備基数) × 100		0%	100%	100%	-		
	要修繕大規模施設(ボックスカルバート)の修繕率(%) = (修繕済み施設数) / (要素事業の要修繕予定総施設数) × 100		0%	100%	0%	・工事着手時において詳細設計時から損傷が進行し、補修する範囲が増えたことで、想定よりも工事に時間を要していることから、工事の進捗に遅れが生じたため。		
	要修繕大規模施設(アンダーパス)の修繕率(%) = (修繕済み施設数) / (要素事業の要修繕予定総施設数) × 100		0%	100%	100%	-		
	要対策橋梁整備率(%) = (対策済み橋梁数) / (要素事業の要対策橋梁数) × 100		0%	4%	4%	-		
	大型施設における点検実施率(%) = (点検済み施設数) / (要素事業の点検予定施設数) × 100		0%	100%	100%	-		
	成果目標以外の要素事業の効果発現状況(定性的な効果)		・幹線道路や生活道路の舗装修繕による、安全で信頼の高い道路空間の確保。 ・橋梁診断による、橋梁の効率的かつ効果的な耐震対策。 ・橋梁や要修繕大規模施設等の修繕及び照明灯のLED化による、災害に強く安全性の高い道路空間の確保。					
関連社会資本整備事業、効果促進事業の効果発現状況(定性的な効果)		-						
3)その他	今後の事業予定等		・整備中の路線については、引き続き国の交付金を活用しながら、地元関係者等との協議・調整を図り、早期完了に努める。					

※完了予定については、計画予算が確保された場合の目標であり、事業の進捗状況、財政事情等により適宜見直しを行います。

様式2-2 計画の概要

災害に強く市民の安全・安心を支える道づくり					
事業の目的	成果指標・算定式	当初現況値 (H30年当初)	目標値 (R04末)	実績値 (R04末予定)	目標値と実績値に差が出た要因
近年、市民の震災等の災害に対する危機感や関心が高まってきているなかで、道路や橋梁等の老朽化が進んでおり、効率的かつ効果的な維持管理が求められている。また、道路照明灯についても老朽化が進んでおり、劣化による倒壊事故や照度低下による危険性の高まりから、改善が求められている。福岡市では、路面性状調査を実施しながら舗装の損傷を適確に判断し、計画的な修繕を実施することで安全で信頼の高い道路空間の確保を図るとともに、緊急輸送道路等の橋梁耐震化や道路照明灯のLED化を推進し、災害に強く安全性の高い道路空間の形成を図る。	幹線道路における要修繕延長比率(%) = (対策済み要修繕延長) / (要素事業の要修繕総延長) × 100	0%	100%	8%	・ R01に改定した個別施設計画(計画期間R02~R04)において管理基準を見直したため。 ・ 地元調整・関係者との協議に時間を要する箇所が複数あり、工事の進捗に遅れが生じたため。
	生活道路における要修繕延長比率(%) = (対策済み要修繕延長) / (要素事業の要修繕総延長) × 100	0%	100%	51%	・ 地元調整・関係者との協議に時間を要する箇所が複数あり、工事の進捗に遅れが生じたため。
	橋梁診断の実施率(%) = (診断済み橋梁数) / (要素事業の診断予定総橋梁数) × 100	0%	100%	100%	-
	LED化の整備計画達成率(%) = (整備済み基数) / (要素事業の計画整備基数) × 100	0%	100%	100%	-
	要修繕大規模施設(ボックスカルバートの修繕率(%) = (修繕済み施設数) / (要素事業の要修繕予定総施設数) × 100	0%	100%	0%	・ 工事着手時において詳細設計時から損傷が進行し、補修する範囲が増えたことで、想定よりも工事に時間を要していることから、工事の進捗に遅れが生じたため。
	要修繕大規模施設(アンダーパス)の修繕率(%) = (修繕済み施設数) / (要素事業の要修繕予定総施設数) × 100	0%	100%	100%	-
	要対策橋梁整備率(%) = (対策済み橋梁数) / (要素事業の要対策橋梁数) × 100	0%	4%	4%	
大型施設における点検実施率(%) = (点検済み施設数) / (要素事業の点検予定施設数) × 100	0%	100%	100%	-	



(主) 志賀島和白線ほか(写真: (1) 千代今宿線)



(国) 385号(アンダーパス)



区分	番号	事業種別	要素事業名	事業内容 (延長・面積等)	事業実施期間(年度)					全体事業費 (百万円)	R04年度末での 供用状況(予定)
					H30	R01	R02	R03	R04		
A. 地方道路整備事業	5-A1	道路	(国) 2 6 3 号ほか	舗装修繕: 2.12km						186	整備中
	5-A2	道路	(主) 志賀島和白線ほか	舗装修繕: 74.40km						4,452	整備中
	5-A3	道路	(他) 三筑1 6 8 3号線ほか	舗装修繕: 165.95km						7,609	整備中
	5-A4	道路	(主) 福岡太宰府線ほか	橋梁耐震化: 4橋 (L=15m以上)						13	完了
	5-A5	道路	(主) 大野城二丈線ほか	橋梁耐震化: 70橋 (L=15m未満)						70	完了
	5-A6	道路	(1) 千代今宿線(興徳寺橋)	橋梁耐震化: 1箇所						696	整備中
	5-A7	道路	(1) 千鳥橋唐人町線ほか	照明灯整備(LED化): 12,500基						2,500	完了
	5-A8	道路	(2) 黒門福浜線ほか	大規模構造物: (ボックスカルバート) 修繕						113	整備中
	5-A9	道路	(国) 3 8 5 号ほか	大規模構造物: (アンダーパス) 修繕						64	完了
	5-A10	道路	(1) 香椎箱崎浜線	橋梁耐震化: N=25						519	整備中
	5-A11	道路	(主) 福岡早良大野城線ほか	大型施設点検: N=19						49	完了
B. 関連社会資本整備事業				なし							
C. 効果促進事業				なし							
その他関連する事業				なし							

主な事業効果
 ・ 幹線道路及び生活道路の舗装修繕により、道路の長寿命化が図られ、安全で信頼の高い道路空間が確保された。
 ・ (主) 福岡太宰府線等の橋梁診断や大型施設の点検実施により、今後、効率的かつ効果的な橋梁の耐震対策や大型施設の維持管理が図られる。
 ・ (1) 千鳥橋唐人町線等での照明灯のLED化等により、老朽化に伴う落下や災害時の電力不足などの危険性が低下し、災害に強く安全性の高い道路空間が確保された。

※完了予定については、計画予算が確保された場合の目標であり、事業の進捗状況、財政事情等により適宜見直しを行います。

様式2-1 評価結果のまとめ

都道府県名	福岡県	市町村名	福岡市	計画の名称	効率的かつ戦略的な維持管理により次世代に継承する道づくり			
計画期間	平成30年度～令和元年度（2年間）			全体事業費	982百万円	国費率	0.55	
交付期間	平成30年度～令和元年度（2年間）	事後評価実施時期	令和4年度	交付対象事業費	982百万円	国費率	0.55	
1)事業の実施状況	対象事業	要素事業名						
		A.地方道整備事業	(国)385号(美野島工区)、(一)板付牛頸筑紫野線ほか、(1)千代今宿線ほか、(2)横浜今出線ほか、(主)大野城二丈線ほか、(主)福岡志摩前原線ほか、(1)長谷香椎線ほか、(1)清水干隈線ほか、(主)福岡早良大野城線ほか					
		B.関連社会資本整備事業						
		C.効果促進事業						
	その他関連する事業							
	進捗状況	要素事業名		事業内容(延長・面積等)		事業進捗(R01年度末)		
		A.地方道整備事業	(国)385号(美野島工区)	橋梁修繕:1橋(L=15m以上)	完了			
			(一)板付牛頸筑紫野線ほか	橋梁修繕:23橋(L=15m未満)	整備中			
			(1)千代今宿線ほか	橋梁修繕:22橋(L=15m以上)	整備中			
			(2)横浜今出線ほか	橋梁修繕:80橋(L=15m未満)	整備中			
			(主)大野城二丈線ほか	橋梁点検:203橋(L=15m以上)	整備中			
			(主)福岡志摩前原線ほか	橋梁点検:82橋(L=15m未満)	整備中			
			(1)長谷香椎線ほか	橋梁点検:337橋(L=15m以上)	整備中			
			(1)清水干隈線ほか	橋梁点検:1,599橋(L=15m未満)	整備中			
		(主)福岡早良大野城線ほか	大型施設整備計画及び点検:76施設	完了				
B.関連社会資本整備事業								
C.効果促進事業								
その他関連する事業								
2)事業の効果発現状況	指標名・算定式		当初現況値(H30年当初)	目標値(R04年末)	実績値(R01年末)	目標値と実績値に差が出た要因		
	成果目標の達成状況		長寿命化修繕計画対象橋梁の修繕率(%) = (修繕済み橋梁数) / (要素事業の修繕計画対象の総橋梁数) × 100	0%	100%	10%	当初計画は令和4年度までの5か年計画であったが、令和2年度から個別補助へ移行し、2か年の計画となったため	
			橋梁点検の実施率(%) = (点検済みの橋梁数) / (要素事業の点検予定総橋梁数) × 100	0%	100%	33%	当初計画は令和4年度までの5か年計画であったが、令和2年度から個別補助へ移行し、2か年の計画となったため	
			大型施設における点検実施率(%) = (点検済み施設数) / (要素事業の点検予定施設数) × 100	0%	100%	100%	—	
	成果目標以外の要素事業の効果発現状況(定性的な効果)		<ul style="list-style-type: none"> ・橋梁修繕により、橋梁の長寿命化が図られ、信頼性の高い道路空間を確保。 ・橋梁点検により、適切に維持修繕計画が立てられることで、安全で安心な暮らしに資する道路施設の維持。 					
関連社会資本整備事業、効果促進事業の効果発現状況(定性的な効果)		—						
3)その他	今後の事業予定 等		<ul style="list-style-type: none"> ・整備中の路線については、引き続き国の個別補助制度を活用しながら、地元関係者等との協議・調整を図り、早期完了に努める。 					

※完了予定については、計画予算が確保された場合の目標であり、事業の進捗状況、財政事情等により適宜見直しを行います。

様式2-2 計画の概要

効率的かつ戦略的な維持管理により次世代に継承する道づくり

事業の目的	成果指標・算定式	当初現況値 (H30年当初)	目標値 (R04年末)	実績値 (R01年末)	目標値と実績値に差が出た要因
近年、道路事業に関連する予算が年々減少していく一方で、橋梁等の道路施設における老朽化は加速度的に増加している。そのため、将来のメンテナンス費用を予測し、予防保全型の管理や新技術の導入等により、今後増大が予想される維持修繕費用を低減させるとともに、安定的な予算の確保が求められている。 定期的な調査を行い損傷が深刻化してから大規模な修繕を行う「事後保全型」から、損傷が軽微なうちに補修を行う「予防保全型」へ転換し、新技術の導入を図りながら安全で安心な暮らしに資する道路施設を次世代に継承していく。	長寿命化修繕計画対象橋梁の修繕率(%) =(修繕済み橋梁数)÷(要素事業の修繕計画対象の総橋梁数)×100	0%	100%	10%	当初計画は令和4年度までの5か年計画であったが、令和2年度から個別補助へ移行し、2か年の計画となったため
	橋梁点検の実施率(%)=(点検済みの橋梁数)÷(要素事業の点検予定総橋梁数)×100	0%	100%	33%	当初計画は令和4年度までの5か年計画であったが、令和2年度から個別補助へ移行し、2か年の計画となったため
	大型施設における点検実施率(%)=(点検済み施設数)÷(要素事業の点検予定施設数)×100	0%	100%	100%	—



(国)385号(美野島工区)



(主)大野城二丈線ほか(写真:(主)大野城二丈線(主)福岡早良大野城線ほか(写真:(主)福岡早良大野城線

区分	番号	事業種別	要素事業名	事業内容 (延長・面積等)	事業実施期間(年度)					全体事業費 (百万円)	R01年度末での 供用状況
					H30	R01	R02	R03	R04		
A. 地方道路整備事業	6-A1	道路	(国)385号(美野島工区)	橋梁修繕:1橋(L=15m以上)						127	完了
	6-A2	道路	(一)板付牛頸筑紫野線ほか	橋梁修繕:23橋(L=15m未満)						14	整備中
	6-A3	道路	(1)千代今宿線ほか	橋梁修繕:22橋(L=15m以上)						383	整備中
	6-A4	道路	(2)横浜今出線ほか	橋梁修繕:80橋(L=15m未満)						92	整備中
	6-A5	道路	(主)大野城二丈線ほか	橋梁点検:203橋(L=15m以上)						36	整備中
	6-A6	道路	(主)福岡志摩前原線ほか	橋梁点検:82橋(L=15m未満)						11	整備中
	6-A7	道路	(1)長谷香椎線ほか	橋梁点検:337橋(L=15m以上)						73	整備中
	6-A8	道路	(1)清水干隈線ほか	橋梁点検:1,599橋(L=15m未満)						238	整備中
	6-A9	道路	(主)福岡早良大野城線ほか	大型施設整備計画及び点検:76施設						8	完了
B. 関連社会資本整備事業				なし							
C. 効果促進事業				なし							
その他関連する事業				なし							

主な事業効果

- ・(国)385号(美野島工区)等の橋梁修繕により、橋梁の長寿命化が図られ、信頼性の高い道路空間が確保された。
- ・橋梁や大型施設の点検により、対象施設の損傷状況を把握し、適切に維持修繕計画が立てられることで、安全で安心な暮らしに資する道路施設の維持が図られる。

※完了予定については、計画予算が確保された場合の目標であり、事業の進捗状況、財政事情等により適宜見直しを行います。

様式2-1 評価結果のまとめ

都道府県名	福岡県	市町村名	福岡市	計画の名称	災害時の人流・物流の確保と安全で円滑に移動できる道づくり計画（無電柱化推進計画支援）			
計画期間	令和元年度～令和元年度（1年間）			全体事業費	704百万円	国費率	0.55	
交付期間	令和元年度～令和元年度（1年間）	事後評価実施時期	令和4年度	交付対象事業費	704百万円	国費率	0.55	
1) 事業の実施状況	要素事業名							
	対象事業	A. 地方道整備事業	(2)西新通線(西新3工区)、(一)桧原比恵線(平尾1工区)、(一)大原周船寺停車場線(周船寺工区)、(1)博多駅草ヶ江線(六本松工区)、(都)博多箱崎線(千代・馬出工区)					
		B. 関連社会資本整備事業						
		C. 効果促進事業						
		その他関連する事業						
	進捗状況	要素事業名		事業内容(延長・面積等)		事業進捗(R01年度末)		
		A. 地方道整備事業	(2)西新通線(西新3工区)	電線共同溝:0.55km		整備中		
			(一)桧原比恵線(平尾1工区)	電線共同溝:0.50km		整備中		
			(一)大原周船寺停車場線(周船寺工区)	電線共同溝:0.28km		整備中		
			(1)博多駅草ヶ江線(六本松工区)	電線共同溝:0.14km		整備中		
(都)博多箱崎線(千代・馬出工区)			電線共同溝:0.72km		整備中			
B. 関連社会資本整備事業								
C. 効果促進事業								
その他関連する事業								
2) 事業の効果発現状況	指標名・算定式		当初現況値(R01年当初)	目標値(R05年末)	実績値(R01末)	目標値と実績値に差が出た要因		
	成果目標の達成状況	整備率(%) = (整備済み延長) / (要素事業の電線共同溝の整備予定総延長) × 100	0%	100%	7%	当初計画は令和5年度までの5か年計画であったが、令和2年度から個別補助制度へ移行し、1か年の計画となったため		
	成果目標以外の要素事業の効果発現状況(定性的な効果)	-						
	関連社会資本整備事業、効果促進事業の効果発現状況(定性的な効果)		-					
3) その他	今後の事業予定等	・整備中の路線については、引き続き国の個別補助制度を活用しながら、地元関係者等との協議・調整を図り、早期完了に努める。						

※完了予定については、計画予算が確保された場合の目標であり、事業の進捗状況、財政事情等により適宜見直しを行います。

様式2-2 計画の概要

災害時の人流・物流の確保と安全で円滑に移動できる道づくり計画(無電柱化推進計画支援)

事業の目的	成果指標・算定式	当初現況値 (R01年当初)	目標値 (R05年末)	実績値 (R01末)	目標値と実績値に差が出た要因
福岡市では、近年の災害時の備えに対する市民の意識が高まっていくなかで、台風や地震などの災害時の電柱倒壊や電線の垂れ下がりによる通行阻害防止や、防災空間として緊急輸送道路の道路機能を保つ必要がある。また、高齢者や障がい者等の移動円滑化と安全かつ円滑な交通を確保する必要がある。 そのため、無電柱化推進計画に基づき無電柱化を進めることで、災害時等の電柱倒壊による道路閉鎖等を防止し、災害時における人流・物流を確保するとともに、平常時においても移動円滑化と景観に配慮した道路空間の創出を図る。	整備率(%)=(整備済み延長)/(要素事業の電線共同溝の整備予定総延長)×100	0%	100%	7%	当初計画は令和5年度までの5か年計画であったが、令和2年度から個別補助制度へ移行し、1か年の計画となったため



(都)博多箱崎線(千代・馬出工区)

区分	番号	事業種別	要素事業名	事業内容 (延長・面積等)	事業実施期間(年度)					全体事業費 (百万円)	R01年度末での 供用状況
					R01	R02	R03	R04	R05		
A. 地方道路整備事業	7-A1	道路	(2) 西新通線(西新3工区)	電線共同溝: 0.55km						320	整備中
	7-A2	道路	(一) 桧原比恵線(平尾1工区)	電線共同溝: 0.50km						190	整備中
	7-A3	道路	(一) 大原周船寺停車場線(周船寺工区)	電線共同溝: 0.28km						2	整備中
	7-A4	道路	(1) 博多駅草ヶ江線(六本松工区)	電線共同溝: 0.14km						109	整備中
	7-A5	街路	(都) 博多箱崎線(千代・馬出工区)	電線共同溝: 0.72km						83	整備中
B. 関連社会資本整備事業				なし							
C. 効果促進事業				なし							
その他関連する事業				なし							

主な事業効果	・計画期間以降に完了予定の事業について、工事の進捗が図られた。
--------	---------------------------------

※完了予定については、計画予算が確保された場合の目標であり、事業の進捗状況、財政事情等により適宜見直しを行います。