福岡北九州高速道路公社

50 YEARS' HISTORY

50

年史

都市高速
URBAN EXPRESSWAY

50周年を迎えて

理事長
喜安 和秀

福岡北九州高速道路公社は、福岡・北九州の両都市圏における都市高速道路の建設、管理を目的として、福岡県、福岡市及び北九州市により、昭和46(1971)年11月に設立されました。令和３(2021)年は設立から50周年の節目の年となりました。

また、福岡高速、北九州高速は、昭和55(1980)年10月にそれぞれ最初の供用を行ってから、令和２(2020)年に開通40周年を迎えました。

この間、令和３年３月に供用した福岡高速アイランドシティ線を含め、都市高速は福岡、北九州あわせて延長108.8kmのネットワークに成長し、両都市圏の道路網の骨格として、市街地部の交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化に寄与しています。また、九州自動車道など広域的な高速道路ネットワークとも接続し、都市圏内外の人とモノの交流拡大を通じて地域経済の発展や生活の向上に大きな効果をもたらしています。

これまで、都市高速をご利用いただいた約29億台のお客様をはじめ県民・市民の皆様のご理解とご支援に、心より感謝申し上げます。

公社はこれまで10年を節目として年史を刊行していますが、50周年を迎えるにあたり、あらためて公社の50年のあゆみを俯瞰するとともに、40年史刊行以降の新たな出来事、取り組みを記録する50年史を刊行することとしました。

50年史の編集にあたり、これまで刊行された年史を読み返しましたが、環境問題やインフレーションなど事業や経営を取り巻く厳しい社会状況のもと、幾多の困難を乗り越えながら、今日の公社、そして福岡・北九州高速ネットワークを築き上げてきた先輩方の熱意と努力ならびに関係者の皆様の多大なご支援とご協力にあらためて頭の下がる思いであり、深く感謝を申し上げます。

今回の50年史の刊行にあたっては、建設の取り組みに加え、管理延長や交通量の増加、さらには道路の老朽化や災害発生などの背景も踏まえ、道路の維持管理や老朽化対策、災害対策などについても記述を充実するように努めました。また公社のコンプライアンス確保の取り組みや新型コロナウイルス感染症対策を含めた危機管理の取り組みについても記述しています。公社の取り組みのご理解の一助になれば幸いです。

福岡高速では令和３年７月に３号線(空港線)延伸事業に着手したところであり、事業の推進に取り組んでいます。また、現在北九州市が整備を行っている戸畑枝光線について、令和４(2022)年３月に北九州市から「有料化に向けた手続きを進める」との方針が示されたところであり、公社としても都市計画変更手続き等を踏まえ、早期の事業着手を目指して手続きを進めてまいります。

一方、第１次供用から40年が経過した現在、福岡・北九州高速ともに、橋梁など構造物や施設の老朽化が進展しつつあり、道路を健全な状態に保つための集中的な対策を進めていく必要があります。福岡高速では平成24(2012)年から老朽化・予防保全対策工事を進めているところであり、北九州高速でも令和４年度から大規模修繕工事を進めていくこととしています。

皆様方のご理解とご協力をよろしくお願い申し上げます。

公社は「お客様第一・社会的責任・安定した経営」の経営理念のもと、この50周年を新たな出発点として、安全・安心・円滑な質の高い都市高速道路サービスの提供に努め、お客様の豊かな未来と地域社会の発展に貢献してまいります。

50周年を祝って
－公社在職時のこと－

前理事長
山中 義之

福岡北九州高速道路公社が設立50周年を迎えられたことを心からお祝い申し上げます。福岡・北九州両都市圏において、今や必要欠くべからざるインフラとなった都市高速道路に今までかかわって来られた皆様に敬意を表し、心より感謝を申し上げたいと思います。

私が公社に理事長として着任したのは平成25(2013)年11月でしたが、その頃公社は料金収受員の飲酒問題で大揺れに揺れていました。お客様の信頼を取り戻すべく、６回に及ぶ第三者委員会を経て平成26(2014)年４月に公社としての取り組み方針を取りまとめ公表しました。委員会の運営や取り組み方針の取りまとめには多くの役職員の皆さんにかかわっていただきました。

飲酒問題に取り組む中で、公社の抱える問題点がいくつか見えてきたのはよかったのではないかと思っています。問題解決の一助になればと思い、公社の経営理念の再整理からスタートし、今後進むべき道筋としての中長期的な目標を定め、近年中に実施すべき施策を中期重点施策として取りまとめました。また、公社の組織・職員構成・人事の問題、役職員間の意思疎通(いわゆる風通し)の問題にも取り組むことができました。役職員の皆様にはこれらの取り組みに多くの時間を割いていただき、取りまとめにご尽力いただきました。

道路の維持管理は公社の重要な仕事であることは言うまでもありませんが、平成26年度からは全国の道路構造物について５年に一度の近接目視点検を基本とすることとなりました。インフラ全体が、いよいよ管理に重点を置く時代を迎えたのだと理解しました。毎日20数万台の自動車にご利用いただいている延長約百kmの都市高速道路を、安全に健全に保っていくことが公社の使命です。また、日々の維持管理だけではなく、道路の老朽化対策として予防保全的な補修を計画的に進めていくことも必要でした。保全担当の役職員の皆さんは24時間気が抜けない日々が続いていたと思いますが、突発的な事案にも粘り強く対応していただくとともに、今後の維持管理や老朽化対策の計画に道筋をつけていただきました。

平成30(2018)年７月には豪雨によって北九州高速が大規模に被災しました。九州自動車道など九州と本州を結ぶ幹線道路も軒並み被災したために、特に物流に大きな影響が出る事態となりました。九州道の復旧に時間を要することが予想されたため、北九州高速には早期開通が求められました。現場での不眠不休の復旧作業の結果、被災から５日目に全線で交通開放することができ、利用者の皆様からも感謝の言葉が届きました。また、復旧にあたっては災害復旧のための国庫補助の交付をいただき、令和元(2019)年度には全被災個所の復旧を果たすことができました。担当された役職員の皆様は本当にお疲れさまでした。

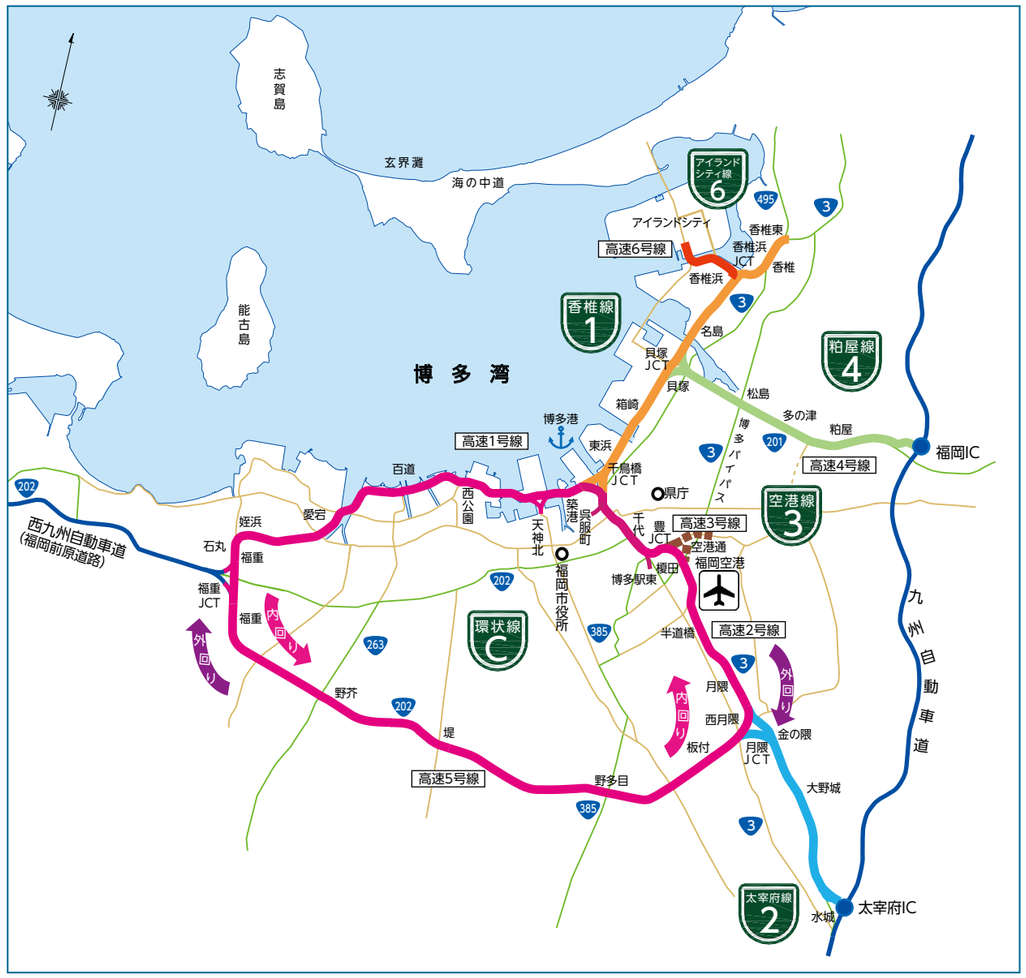
道路の新設事業としてはアイランドシティ線(福岡高速６号線)の事業(令和３((2021))年３月開通)や福岡高速３号線の福岡空港延伸部の都市計画決定に向けた検討を進めました。関係した皆様には、関係機関との協議等に大変なご苦労とご尽力をいただきました。

さて今後、都市高速道路に関する制度や体制は変化していくかもしれませんが、都市高速道路の役割の重要性は増加しこそすれ決して減少することはないと思います。福岡・北九州地域の発展のため、福岡北九州高速道路の適切な管理や機能の充実は今後も求められていくと思います。公社そして役職員一人一人に与えられた使命は重大だということを認識し、そのことに誇りと喜びを感じて仕事に取り組んでいただければ幸いです。

公社と公社で働く皆様方の益々のご活躍、ご発展を心よりお祈り申し上げ、公社設立50周年のお祝いといたします。

現在の福岡高速道路

福岡高速道路網図



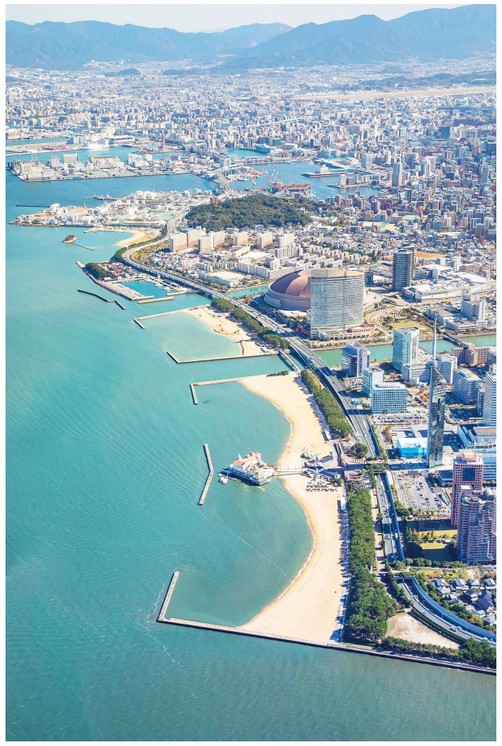
通称名						計
環状線 1号線・2号線の一部及び5号線	香椎線 1号線の一部	太宰府線 2号線の一部	空港線 3号線	粕屋線 4号線	アイランドシティ線 6号線	
34.5km	8.3km	6.5km	0.6km 整備中	6.9km	2.5km	59.3km

(令和4年3月31日現在)

千鳥橋JCTから2号線(環状線)博多駅東・3号線(空港線)方面

1号線(香椎線)名島から香椎浜JCT・6号線(アイランドシティ線)方面

現在の福岡高速道路



１号線（環状線）百道から天神北方面

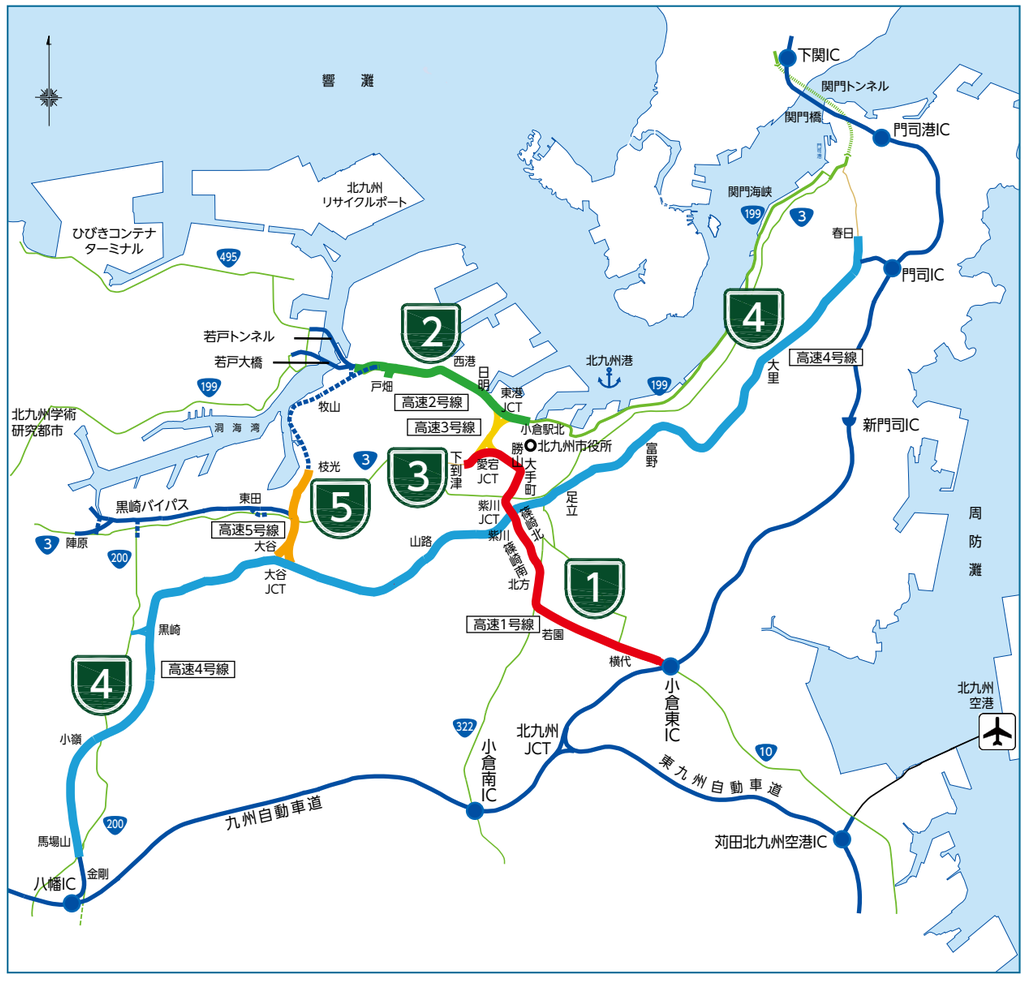
１号線（環状線）石丸から福重JCT・５号線（環状線）方面

２号線（太宰府線）太宰府ICから月隈JCT方面

４号線（粕屋線）福岡ICから貝塚JCT方面

現在の北九州高速道路

北九州高速道路網図



1号線	2号線	3号線	4号線	5号線	計
9.2km	4.3km	1.8km	31.8km	2.4km	49.5km

（令和４年３月31日現在）

１号線北方から紫川JCT・下到津方面

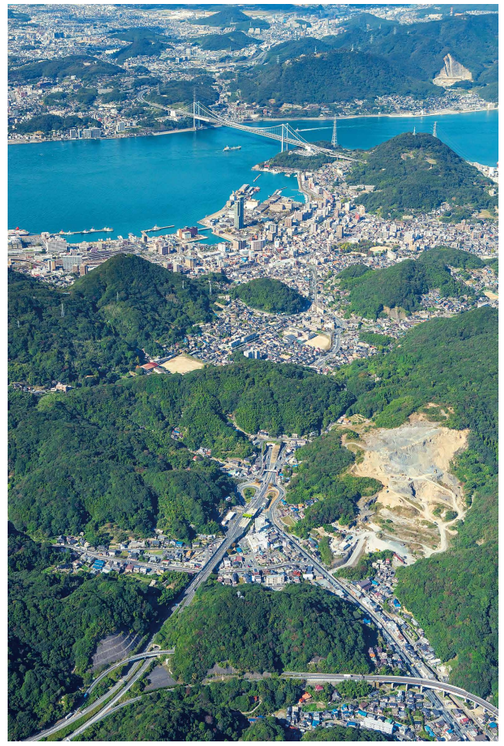
２号線小倉駅北から若戸大橋・３号線・愛宕JCT方面

現在の北九州高速道路

大谷JCTから５号線枝光・黒崎バイパス方面

４号線八幡ICから黒崎方面

１号線北方から小倉東IC方面



４号線春日から門司・関門橋方面

公社のシンボル

キャッチコピー

あなたと街に育まれ、あなたと街を繋いでいく。

キャッチコピーに込められた思い

公社設立より50年、都市高速はお客様や地域の皆様のご理解とご協力をいただきながら育まれてきました。これまでのお客様や地域の皆様方への感謝の気持ちを表すとともに、これからも街と街、人と人、人と街とを繋ぎ、お客様に満足いただける、安全・安心・円滑な質の高い都市高速道路サービスを提供していくことへの決意を表現しています。

令和3(2021)年、公社設立50周年を迎えるにあたり、公社ではお客様や地域の方々に感謝の気持ちを表すためのキャッチコピーを作成しました。作成にあたっては、公社職員からの思いを伝えるべく、全職員からキャッチコピーを募集し、職員投票を経て決定しました。

公社イメージキャラクター「クイッキー」

博多どんたくのクイッキー(平成4(1992)年)

わっしょい百万夏まつりのクイッキー(平成4年)

愛称名の由来

都市高速道路。その使命は車を通して、人や物を速く、また快適、確実に目的地に到着させることにあります。この「速く」は英語で「クイック」ですが、愛らしく、可愛く、「クイッキー、Quickey」と言う愛称になりました。また、クイックには「敏感に感じ取る」という意味もあり、「クイッキー」の愛称は、未来を感じ取りながら都市交通体系の整備を進めている当公社の姿勢に通じています。

公社のイメージキャラクターは「クイッキー」と呼ばれる黄色い鳥です。昭和63(1988)年頃から、公社職員の有志により、おまつりの着ぐるみや山車として鳥のキャラクターが使われるようになりましたが、平成3(1991)年の公社設立20周年を機に正式に公社のイメージキャラクターとして決定しました。

クイッキーのデザインは、それまで複数種類ありましたが、公社職員から募集したデザイン案の中から公社内での投票及び九州造形短期大学田辺幹夫教授による加筆修正により最終作品を決定しました。また、「クイッキー」という愛称名は、一般公募を行い、全国3,482通の応募の中から民間有識者を含めた選定委員会による選考の結果、大上和子さん(ほか13名)の愛称名が選定されました。

公社社章

デザインの由来

下は平面街路、上は高速道路を
遠近法により表象しています。

公社設立2年後の昭和48(1973)年11月、公社の社章が決められ、公社の記章や社旗として使用されました。社章は公社職員から募集し、デザイナーの西島伊三雄氏を含む選考委員会による選考を経て決定しました。記章は平成29(2017)年に廃止されましたが、社章は現在も領収証などに使用されています。

都市高速ブランドロゴ(新)

都市高速
URBAN EXPRESSWAY

デザインの由来

ブルーは環状になった福岡高速を、グリーンは環状化を目指している北九州高速を表現しています。二つの輪の交わりが、都市高速の頭文字「T」と、TOWNそしてTRANSPORTの頭文字でもある「T」を表しています。またこのマークは角度を左に傾けると「人」。都市のネットワークであるだけではなく、人と人とのつながりも意味しています。

FUE FUKUOKA URBAN EXPRESSWAY

福岡高速ロゴマーク(旧)

UE 上の道を走ろう Urban Expressway Kitakyushu

北九州高速ロゴマーク(旧)

公社では平成12(2000)年に北九州高速のロゴを、また平成16(2004)年に福岡高速のロゴを作成し、広報などに使用していました。平成24(2012)年、福岡高速環状線全通を機に、「都市高速」をキーワードに統一された新たなシンボルとして、ブランドロゴを作成し、商標登録しました。ブランドロゴは地元福岡で活躍するデザイナー3名によるコンペ方式により、諸石洋一氏によるデザインが採用されました。

福岡高速

福岡北九州高速道路公社　設立(1971.11.1)

福岡事務所　設置(1978.8.30)

福岡事務所　新社屋へ移転(1980.4.13)
本社　新社屋へ移転(1981.10.12)

福岡高速　初めての開通(1980.10.20)

1号線　香椎～東浜　開通

2号線　初めての開通(1986.4.23)

2号線　千鳥橋JCT～呉服町　開通

1号線　築港～天神北　開通
(1987.11.6)

1号線　東浜～築港　開通
(1983.10.6)

公社設立 1971　1975　1980　1985

北九州高速

最初の整備計画決定
(1972.3.15)

北九州事務所　設置(1973.4.1)

北九州事務所　新社屋へ移転(1980.3.30)

1号線　篠崎北～愛宕JCT　開通
2号線　東港JCT～日明　開通
3号線　愛宕JCT～東港JCT　開通

北九州高速　初めての開通(1980.10.20)

1号線　若園～篠崎北　開通
3号線　東港JCT～東港　開通
(1983.10.6)

1号線　横代～若園　開通

南部へ延伸(1986.12.2)

※年表は西暦のみを表記しております。

荒津大橋　開通(1988.10.31)

1号線　天神北～西公園
2号線　千鳥橋JCT渡り線　開通

「よかトピア」前の開通(1989.3.4)

1号線　西公園～百道
2号線　呉服町～榎田
3号線　豊JCT～空港通　開通

※写真出典：財団法人アジア太平洋博覧会協会発行
「アジア太平洋博覧会-福岡」89公式記録」

九州自動車道(太宰府IC)と接続(1999.3.27)

2号線　月隈～水城
4号線　貝塚JCT～粕屋　開通

西九州自動車道と接続(1号線)(2001.10.13)

1号線　百道～福重　開通

九州自動車道(福岡IC)と接続(2002.3.10)

4号線　粕屋～福岡IC　開通

5号線　板付～野多目　開通
(2004.6.27)

5号線　月隈JCT～板付　開通
(2003.5.1)

貝塚JCT(香椎方向)　開通
(2000.11.21)

1号線　香椎東～香椎　開通
(1993.4.2)

1990　1995　2000

1号線　愛宕JCT～下到津　開通
3号線　愛宕JCT渡り線　開通
(1988.12.17)

2号線　日明～戸畑　開通

2号線延伸(1989.8.30)

若戸大橋と接続(1990.3.31)

2号線　戸畑～若戸
小倉駅北～東港JCT　開通

九州自動車道(門司IC、八幡IC)と接続(1991.3.31)

4号線　春日～馬場山　一体化

通行台数1億台を達成
(1992.4.27)

1号線　名島出入口新設
(1992.4.23)

2号線　榎田～月隈　開通
(1994.4.4)

4号線　山路出入口新設
(1995.9.30)

1号線　長野～横代　開通

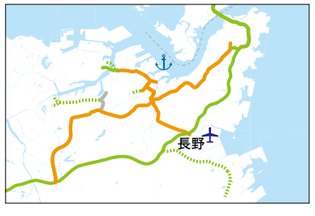
1号線延伸(2000.7.26)

紫川JCT改良(2000.10.30)

1号線 都下到津線供用により接続
(2003.7.1)

5号線　枝光～大谷JCT　開通

「北九州博」前の開通(2001.7.2)



ETC導入(2006.4.1)

福大トンネル　開通(2008.4.19)

西九州自動車道と接続(5号線)(2011.2.26)

老朽化・予防保全対策工事　着手(2012.7.10)

環状線　全線開通(2012.7.21)

アイランドシティ線　開通(2021.3.27)

5号線　野多目～堤　開通
(2006.3.26)

5号線 堤～野芥　開通

5号線 野芥～福重　開通

通行台数10億台を達成
(2010.10.1)

1～5号線　渡り線　開通

6号線　香椎浜JCT～アイランドシティ開通

3号線(空港線)延伸事業　着手
(2021.7.14)

公社設立50周年(2021.11.1)

2005

4号線　金剛出口新設
(2005.3.31)

4号線　金剛入口新設
(2006.3.4)

1号線　小倉東ICと接続

九州自動車道(小倉東IC)と接続(2006.2.26)

2010

5号線　東田出入口新設
(2010.12.15)

ETC導入(2008.11.1)

建設から30年以上経過した4号線を補修・補強

4号線　大規模補修工事　完了(2009.3.31)

2015

2号線　新若戸道路(若戸トンネル)
供用により接続

若戸トンネルと接続(2012.9.15)

2020

通行台数10億台を達成
(2017.7.12)

5号線　国道3号黒崎バイパスと接続

黒崎バイパスと接続(2012.9.30)

豪雨により10箇所の土砂災害発生

平成30年7月豪雨災害(2018.7.6)

2021　公社設立50周年

1～3号線　大規模修繕着手
(2022.4.1)

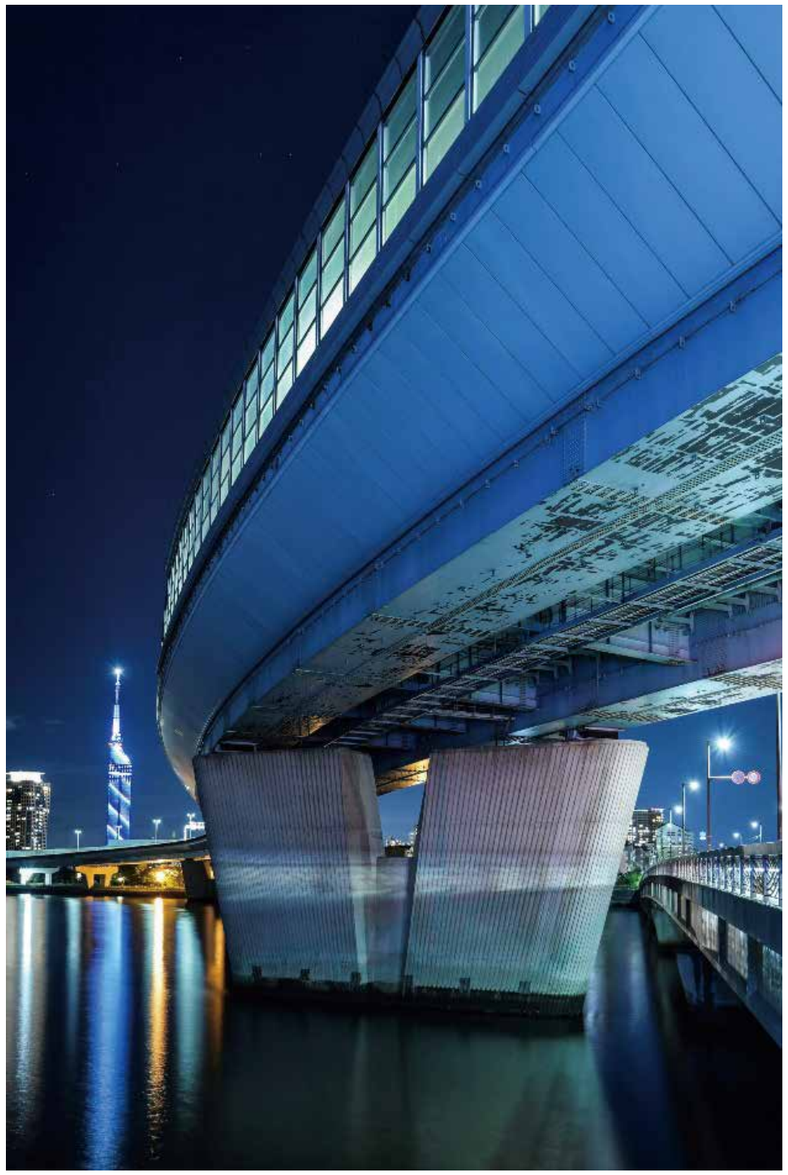
トシコー フォトコンテスト

《50周年記念イベント（福岡高速）》

Instagramにてご応募していただくフォトコンテストを開催しました。
819件の応募をいただき、厳選な審査により全16点の受賞作品を決定しました。併せて、表彰式や展示会を開催しました。

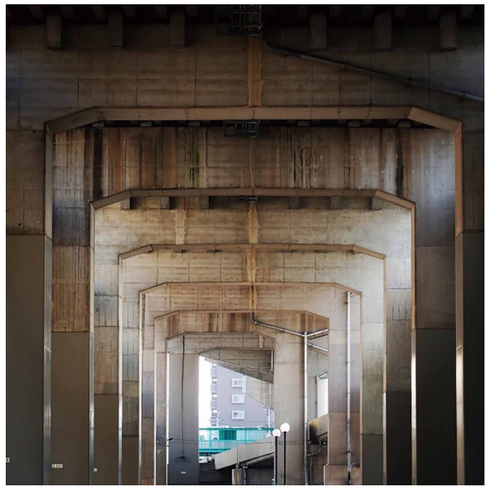
審査員長：
進藤 環（九州産業大学芸術学部准教授）
審 査 員：
楢山 芳紀（福岡商工会議所産業振興部長）
松永 昭吾（デミーとマツ共同代表）
喜安 和秀（公社理事長）

グランプリ　koike___8さま

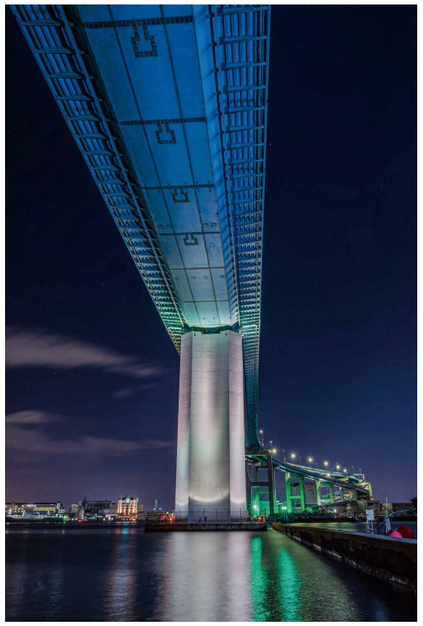


準グランプリ

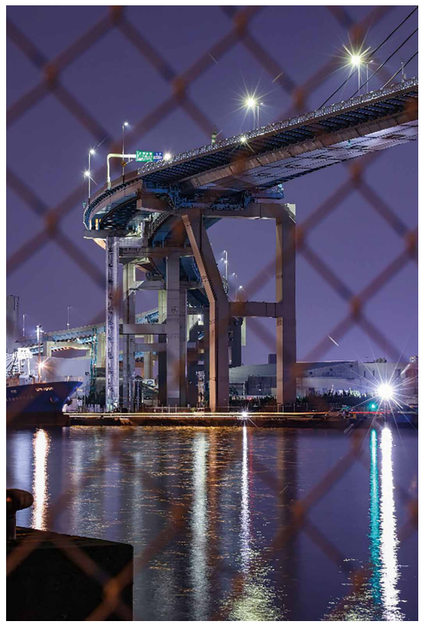
九州産業大学賞　河村 尚雅さま



福北公社賞　wacky_821さま



デミーとマツ賞　namamma16さま



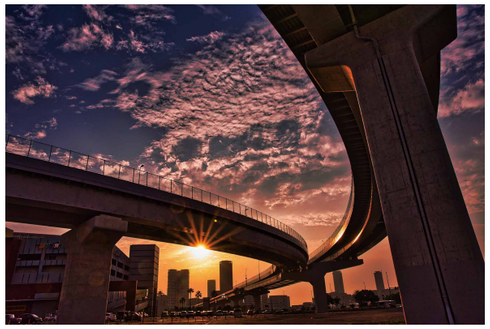
福岡商工会議所賞　澤田 武志さま

トシコー フォトコンテスト

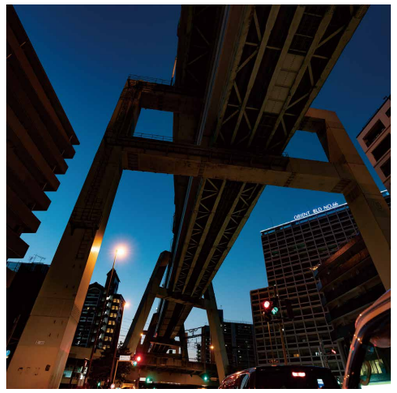
《50周年記念イベント(福岡高速)》

入　賞

曲線美賞　木下 航平さま

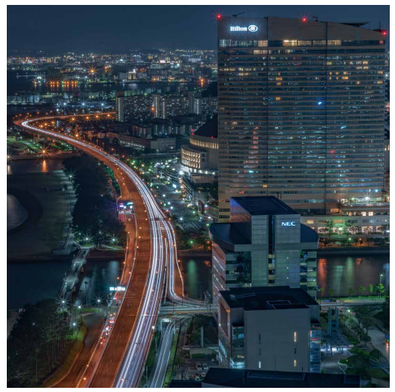


直線美賞　山本 正和さま

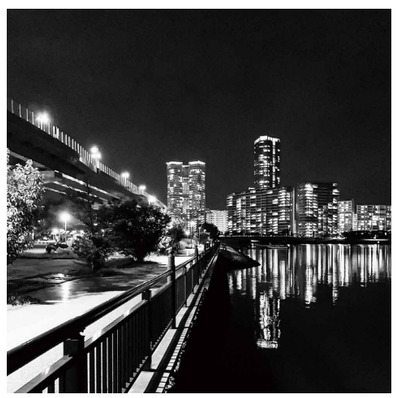


ジャンクション賞　松島 明音さま

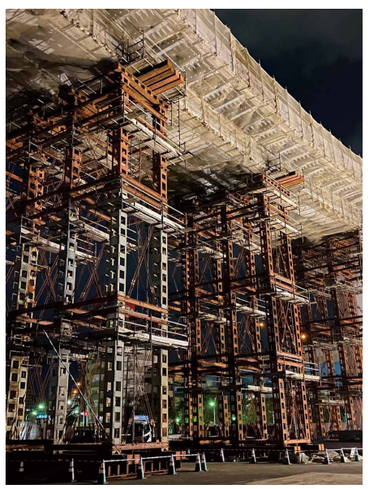
夜景賞　定直 清哲さま



街とトシコー賞　木下 史雄さま

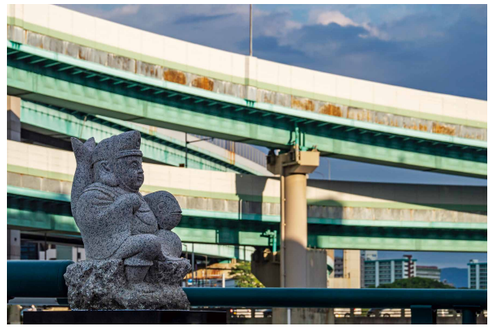


コンストラクション賞　大神 晴美さま

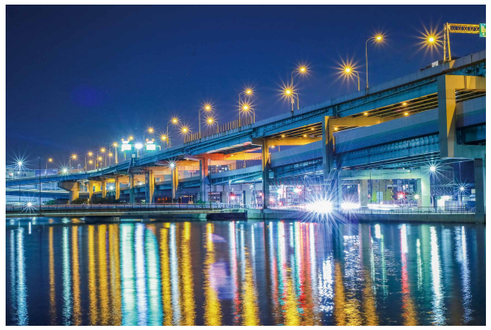


入　賞

タケさま

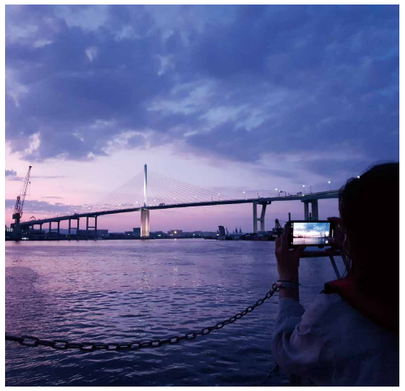


rate1_129さま



町浦 歩夢さま

三島 啓吾さま



鵜木 和博さま

表彰式　令和3年10月25日㈪ アクロス福岡にて

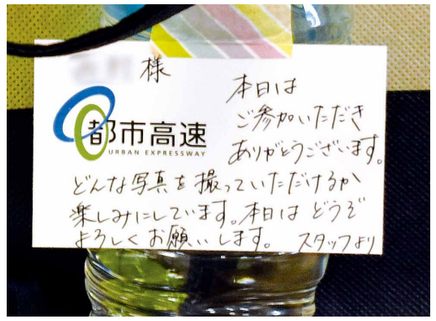
@永田 海將

都市高速（トシコー）潜入撮影会 !!

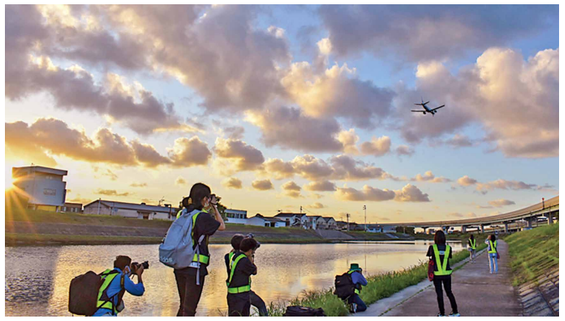
《50周年記念イベント（福岡高速）》

九州産業大学の先生や写真専攻の学生の方にロケハンや参加者への技術指導などのご協力をいただき、普段立ち入れない場所（非常階段、船上等）での撮影会を開催しました。抽選で選ばれた参加者の方に都市高速の魅力を再発見していただきました。

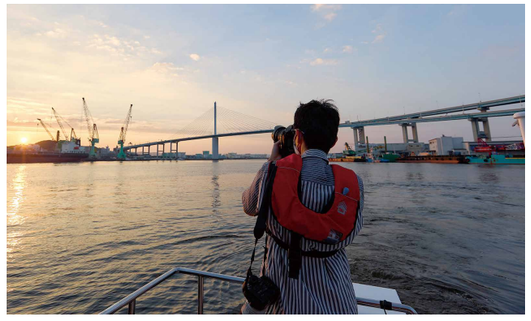
令和3年9月18日㈯～20日㈪、23日㈭
①月隈ジャンクション エリア
②アイランドシティ エリア
③荒津大橋 エリア
④千鳥橋ジャンクション エリア
参加者数：24名



ウェルカムメッセージ


御笠川の河川敷より（月隈ジャンクションエリア）

街路より（アイランドシティエリア）


港湾業務艇「なじま」（九州地方整備局所有）より（荒津大橋エリア）

非常階段より（千鳥橋ジャンクションエリア）

「なじま」の前で

参加者コメント

- 福岡高速は沢山の人に支えられているなと実感しました!
- これからも安全安心な道路を作ってください。応援しています。
- 荒津大橋と大型クレーンのシルエットに明日へと延びる未来を感じました。

都市高速（トシコー）マイスターになろう

～ 橋のお医者さんって何するの？～

《50周年記念イベント（北九州高速）》

50周年記念イベント

抽選で選ばれた親子に、都市高速についての講義や橋梁点検、実際の材料を使用した補修作業など本物志向の体験をとおして、都市高速の役割や老朽化の状況、維持管理の大切さを学んでいただきました。

令和3年10月30日㈯
場所：北九州事務所敷地内
参加者数：8組（16名）

都市高速の維持補修に関する講義

作業前の相互確認

橋梁の桁内点検

コンクリート補修作業

都市高速マイスターの任命

点検した橋梁の前で

参加者コメント

- こんなふうに守られている事を知り、たくさん都市高速を使おうと思います。
- 『世界は誰かの仕事から出来ている』という言葉を、こんなに実感できるなんて!
- 都市高速の仕事を知り、僕も将来このような仕事に関わってみたいと思いました。

目　次

ご挨拶　50周年を迎えて（理事長　喜安 和秀）
寄　稿　50周年を祝って ー公社在職時のことー（前理事長　山中 義之）
巻　頭　現在の福岡高速道路／北九州高速道路
公社のシンボル
福岡北九州高速道路公社50年のあゆみ
50周年記念イベント

第１章 福岡北九州高速道路公社の概要
第１節　公社設立の経緯 …… 2
第２節　公社の目的と業務 …… 5
第３節　組織と人員 …… 6
〈コラム〉社屋の変遷について …… 13

第２章 都市高速道路の計画
第１節　都市高速道路に係る計画 …… 16
第２節　都市計画 …… 17
第３節　整備計画 …… 28

第３章 福岡高速道路建設の沿革
第１節　最初の開通と延伸（１次～７次供用） …… 40
第２節　九州道、西九州道との接続（８次～12次供用） …… 56
第３節　５号線の新設と環状化（13次～18次供用） …… 68
〈コラム〉アジアハイウェイ …… 76
〈コラム〉高速道路の通称名と色彩 …… 77
第４節　６号線（アイランドシティ線）の新設（19次供用） …… 78
〈コラム〉６号線における新たな景観の創出 …… 93
〈コラム〉６号線工事における苦労話 ～６号線分合流部の既設橋梁補強など～ …… 95
〈コラム〉福岡高速６号線（アイランドシティ線）開通式典 …… 97
第５節　３号線（空港線）の延伸 …… 98

第４章 北九州高速道路建設の沿革
第１節　最初の開通と延伸（１次～６次供用） …… 106
第２節　４号線の一体化と改良（７次供用） …… 116
第３節　１号線の延伸と小倉東IC接続（８次、10次供用） …… 120
第４節　５号線の新設（９次供用） …… 122
第５節　北九州高速アクセスの向上 …… 125

第５章 道路構造物・施設の保全
第１節　道路構造物の保全の概要 …… 130
第２節　道路構造物の維持管理 …… 133
〈コラム〉福北チャレンジ …… 138
〈コラム〉職員による都市高速橋守活動 …… 139
〈コラム〉PCB廃棄物の処理完了 …… 140
第３節　耐震補強 …… 141
第４節　老朽化対策 …… 145
第５節　道路施設の維持管理 …… 154
〈コラム〉交通管理用無線がアナログからデジタルへ移行 …… 163
第６節　新技術の活用と相互協力 …… 164

第６章 管理の沿革
第１節　料金の概要と沿革 …… 168
第２節　交通管理管制業務 …… 179
〈コラム〉天皇皇后両陛下の行幸啓と皇太子同妃殿下の行啓 …… 182
〈コラム〉G20財務大臣・中央銀行総裁会議の開催 …… 183
第３節　営業管理業務 …… 184
〈コラム〉福岡高速ETCカード未挿入お知らせアンテナ増設 …… 190
〈コラム〉若戸大橋・若戸トンネル無料化による合併収受終了 …… 191
第４節　道路管理業務 …… 192

第７章 お客様サービス向上への取り組み
第１節　事故・渋滞対策 …… 198
〈コラム〉粕屋線の一部区間における規制速度の変更 …… 208
〈コラム〉福岡西料金所ETCレーン増設 …… 209
第２節　道路情報の提供 …… 210
第３節　お客様との対話 …… 212
〈コラム〉北九州高速10億台達成イベント …… 222
〈コラム〉土木の日ファミリーフェスタ …… 223
〈コラム〉50周年記念イベント …… 224

第８章 危機管理・災害対応
第１節　危機管理 …… 228
第２節　災害への対応 …… 234
〈コラム〉熊本地震の発生による通行止めと初動対応 …… 243
〈コラム〉通行止めの早期実施による被害の未然防止（平成30年７月豪雨） …… 244
〈コラム〉台風による標識柱倒壊に伴う緊急点検 ～技術系職員総出で対応～ …… 245
第３節　新型コロナウイルス感染症への対応 …… 246

第９章 コンプライアンス確立と現場の安全管理に向けた取り組み
第１節　コンプライアンス確立に向けた取り組み …… 252
第２節　現場の安全管理 …… 256
第３節　料金収受員の飲酒事案への対応 …… 259

第10章 経営状況
第１節　財務状況 …… 264
第２節　予算 …… 268
第３節　資金 …… 270
第４節　入札・契約制度 …… 277
第５節　業務IT化の取り組み …… 281
第６節　監査制度 …… 283

第11章 課題と今後の方向
第１節　交通の課題と今後の方向 …… 286
第２節　維持管理の課題と今後の方向 …… 291
第３節　経営の課題と今後の方向 …… 294

資料編 …… 295

あとがき

凡　例

1.「福岡北九州高速道路公社50年史」は、以下のように構成している。
　Ⅰ　挨拶、寄稿、巻頭
　Ⅱ　本編（11章）
　Ⅲ　資料編（19項目）
　※本編各章において、当時の活動を紹介する「コラム」を配置している。

2. 構成にあたり、先に刊行した年史の内容を整理するとともに、「40年史」刊行以降の約10年間の取り組みを新たに執筆し、設立からの50年のあゆみ全体を把握できるように配慮した。

3. 記述は令和４（2022）年３月31日現在まで、統計データは令和２（2020）年度までを原則とした。

4. 用字用語は、原則として常用漢字、現代かなづかいとしたが、引用文、固有名詞や専門用語などはこの限りではない。通常用いられるジャンクション、インターチェンジなどは原則「JCT」、「IC」などと記述した。

5. 人名は敬称を省略した。また、役職名は原則として当時の役職名とした。

6. 組織・機関名、地名などは原則としてその当時の名称で記述し、必要に応じ現在の名称を（　）書きで付け加えた。

7. 組織・機関名などで略称が一般的なものについては略称も用いた。「福岡北九州高速道路公社」は必要な場合を除き「公社」と略称した。

8. 高速自動車国道などの路線名については略称も用いた。福岡・北九州高速道路の路線名については、都市計画の名称を除き、原則として現在の基本計画の路線名を用いた。
　なお、前後の記述から高速名が自明な場合は号線名のみの略称も用いた。
　例）「福岡高速１号愛宕福重線」→「福岡高速１号線」または「１号線」

9. 年号は和暦（元号）年で西暦を（　）書きで併記した。ただし、同各小節内2回目以降は和暦のみを表記、図・表・引用分内は原文のまま用いている。

福岡北九州高速道路公社の概要　第1章

第１節　公社設立の経緯
1. 都市高速道路の必要性 ―― 2
2. 公社設立に至る経緯 ―― 3
第２節　公社の目的と業務 ―― 5
第３節　組織と人員 ―― 6
〈コラム〉　●社屋の変遷について ―― 13

第１節　公社設立の経緯

1　都市高速道路の必要性

戦後、日本は急速に復興するとともに、昭和40年代にかけて高度経済成長を遂げた。東京オリンピックが開催された昭和39(1964)年には、東京～大阪間に新幹線が開通し、首都高速道路の都心～羽田空港間も開通した。経済成長に伴い、自動車が一般の交通手段として普及し始め、自動車保有台数は急激に増加した。一方で道路整備は自動車交通量の伸びに追いつかず、渋滞や交通事故が社会問題化するようになった。

福岡市や北九州市でも、主要幹線道路での渋滞が日常化するようになり、昭和41(1966)年から、街路高能率化調査と総合都市交通調査が始まった。その中で両市とも都市高速道路と高速鉄道の必要性が議論されはじめた。昭和41年に答申された福岡市総合計画では次のような一文と高速道路模式図(図1-1-1)が見られる。

「街路整備だけでは対し得ない将来の自動車交通量の増加に対しては、より大きい交通容量を持つ高速道路を考慮する。この高速道路は、都心を結ぶ内部環状線、市街化予定地を囲む外部環状線及びこれを結ぶ放射線を予定する。そのため街路計画においても、主要幹線については将来その立体的利用を図り得るような幅員を確保する」

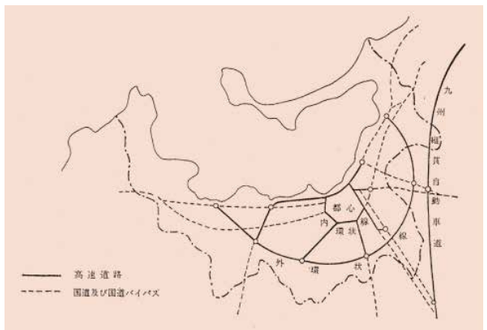


図1-1-1　高速道路模式図

昭和41年頃から昭和45(1970)年頃にかけて、「いざなぎ景気」と呼ばれる好況を迎え、福岡県内での自動車保有台数も４年間で倍増する。福岡市及びその周辺の道路は人口の集中と自動車の急激な増加により相当の混雑状態となり、都市発展の重大な阻害要因になりかねない状況であった。北九州市も、昭和38(1963)年の5市合併により人口が100万人を超え九州初の政令指定都市となったが、商工業活動の発展に伴って自動車交通量が急増し、合併後の都市一体化の観点からも都市内交通機能の強化が課題であった。

一方、昭和44(1969)年５月には東名高速道路が全通し、先に供用されていた名神高速道路と繋がり、東京～神戸間536.7kmの高速道路が完成した。九州と本州を繋ぐ関門橋は基礎工事が本格化、九州縦貫自動車道も建設に着手し、高速道路時代の幕開けを予感させていた。

こうした状況から、福岡市、北九州市とも、都市内自動車交通機能の増強を図ること、また、九州縦貫自動車道、国道バイパスなどの広域的幹線道路の都市内受入体制を確立するため、アクセスコントロールされた都市高速道路網建設の必要性が生じてきた。

昭和44年６月に建設省九州地方建設局、福岡県、福岡市、北九州市及び日本道路公団福岡建設局の５者で福岡県幹線道路協議会が発足し、本格的に都市高速道路の計画に取り組むこととなり、計画立案に当たっての諸問題について検討が進められた。

昭和44年9月26日には、北九州市が都市高速道路の最初の構想を発表し、ついで10月１日には福岡市が市内のハイウェイ構想を発表している。

2　公社設立に至る経緯

(１) 地方道路公社法の成立

全国的に自動車保有台数が増加し、道路整備の緊急性も一段と高まりを見せる一方で、第５次道路整備五箇年計画(昭和42((1967))～昭和46((1971))年度)３年目の昭和44年度においてその達成率(53%)の低さから、財源を含め五箇年計画の改定検討が新聞紙上を賑わし、道路特定財源の拡充が議論されていた。あわせて、有料道路制度の積極的活用で地方の道路整備の進展を図ろうとする意見も盛り上がっていた。国民の所得増加につれ、郵便貯金はもとより民間銀行の預金量も増加し、その活用を図ることも社会的課題となっていたのである。

昭和43(1968)年度から「有料道路整備資金貸付制度」が発足し、有料道路管理者である地方公共団体に対し、建設費の15%を無利子で貸し付ける制度が始まった。福岡県でも早速この制度を活用し、建設されたのが「鳥栖筑紫野有料道路」である。

都市高速道路については、すでに首都圏で首都高速道路公団、阪神圏で阪神高速道路公団が有料道路事業による建設を行っていたが、名古屋都市圏でも昭和45年度予算の概算要求で名古屋都市高速道路の建設着手が要求され、その予算関連法案として「地方道路公社法」案が立案された。福岡・北九州都市高速道路についても、福岡県知事、福岡・北九州両市長らが、建設計画の第６次道路整備計画への取り込み、建設のための特別立法措置を求めて陳情するなどの運動を繰り広げ、昭和45年1月には福岡北九州都市高速道路建設促進期成会も結成された。

「地方道路公社法」は昭和45年３月に通常国会に上程され、同年５月20日に公布、施行された。同年９月24日には名古屋高速道路公社が設立され、福岡県、福岡市、北九州市も地方道路公社を設立し、事業の推進を図る方向で準備が進められた。

地方道路公社の特徴の１つは、民間資金を積極的に導入、活用することであった。これは同時に設立された本州四国連絡橋公団でも取り入れられている。

(２) 都市高速道路建設準備室の設置と公社の設立

昭和46年度予算の概算要求では、福岡市及び北九州市の都市高速道路予算として５億円が要求され、実現に向かって大きく前進するとともに、体制の準備は待ったなしの状態となった。

当初、公社設立には、福岡市、北九州市別々に設立する案も検討されていた。福岡市と北九州市の距離が遠く、将来も両都市高速道路を繋ぐことはありえないとする独立案と、組織や経費の無駄とする合併案が検討され、同一県内であり県が２つの公社に関係することは当を得ないとして合併案でまとまった。

これを受け、昭和45年12月１日に福岡県土木部に「都市高速道路建設準備室」が設けられ、福岡県職員５名と福岡市及び北九州市からそれぞれ４名の出向職員の計13名が配属された。昭和46年度予算の内示で福岡市及び北九州市の都市高速道路予算が認められ、高速道路公社の設立準備及び都市高速道路の具体的な道路網の計画立案と建設計画の立案が急ピッチで進められた。

昭和46年10月、福岡県議会、福岡市議会、北九州市議会のそれぞれにおいて福岡北九州高速道路公社設立の議決がなされた。これを受け、10月19日に県と両市から自治大臣に公社への出資についての承認申請がなされ、10月22日に承認された。さらに10月23日に県と両市から建設大臣に公社設立認可申請を行い、10月27日に設立

認可を受けた。

10月30日には、福岡高速と北九州高速の当初の計画がそれぞれ都市計画決定された。

昭和46年11月１日、公社設立の登記がなされ、福岡県、福岡市、北九州市が出資し、これらの３者が設立団体となった福岡北九州高速道路公社が発足した。

公社設立の経緯をまとめて表1-1-1に示す。

表1-1-1　公社設立の経緯

昭和42年度	北九州市で都市高速道路調査費(170万円)を計上
昭和43年度	北九州市で都市高速道路調査費(230万円)を計上
昭和44年度	九州地方建設局、福岡県及び福岡市の３者で都市高速道路調査費(1,800万円)を計上
昭和44年６月６日	福岡県幹線道路協議会(会長に九州地方建設局長)発足
昭和44年８月26･27日	都市高速道路説明会(建設省都市局、道路局)
昭和44年９月３日	建設省が改訂道路整備五箇年計画の案を10兆7千億円と決定
昭和44年９月16日	県知事、両市長が建設省(大臣、次官等)へ陳情
昭和44年９月19日	県知事、両市長が地元選出国会議員に対して陳情。大都市圏会議において、国に対し、都市高速道路実現のための法的措置ならびに福岡北九州都市高速道路を第６次道路整備五箇年計画に組み入れることを要望
昭和45年１月	「地方道路公社法案」要綱を作成(建設省道路局)
昭和45年１月24日	福岡北九州都市高速道路建設促進期成会発会
昭和45年１月26日	第６次道路整備五箇年計画に北九州市及び福岡市の都市高速道路建設計画を組みこむこと、ならびに都市高速道路実現のため特別立法措置を講じるよう国に陳情
昭和45年５月20日	地方道路公社法公布
昭和45年12月１日	福岡県に都市高速道路建設準備室の設置
昭和46年10月６日	福岡市議会において「福岡北九州高速道路公社」設立の議決
昭和46年10月６日	福岡市道として路線認定し、その公示
昭和46年10月９日	福岡県議会において「福岡北九州高速道路公社」設立の議決
昭和46年10月13日	北九州市議会において「福岡北九州高速道路公社」設立の議決
昭和46年10月13日	北九州市道として路線認定し、その公示
昭和46年10月19日	県と両市から自治大臣へ、公社への出資についての承認申請
昭和46年10月22日	県と両市へ自治大臣から出資の承認
昭和46年10月23日	県と両市から建設大臣へ公社設立の認可申請
昭和46年10月27日	建設大臣から県と両市へ公社設立の認可
昭和46年10月30日	両高速の当初計画の都市計画決定
昭和46年10月30日	道路管理者の自動車専用道路の指定公示
昭和46年11月１日	福岡北九州高速道路公社設立の登記

第２節　公社の目的と業務

(１) 公社の目的

公社は地方道路公社法に基づく組織であり、公社発足時に定められた定款の第１条では、「福岡市及び北九州市の区域並びにその周辺の地域において、その通行又は利用について料金を徴収することができる指定都市高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理を総合的かつ効率的に行うことなどにより、この地域の地方的な幹線道路の整備を促進して交通の円滑化を図り、もって住民の福祉の増進と産業経済の発展に寄与すること」を目的としている。

(２) 公社の業務

公社は、(１)の目的を達成するため、地方道路公社法、定款及び業務方法書などに基づき、次の業務を行う。

(１) 通行又は利用について料金を徴収することができる指定都市高速道路の新設、改築、維持修繕、その他の管理及び災害復旧工事。

(２) 国、地方公共団体、西日本高速道路㈱又は他の道路公社の委託に基づき、指定都市高速道路の建設と工事施工上密接な関連のある他の道路の建設または管理。

(３) 有料の自動車駐車場の建設及び管理。

(４) (１)~(３)の業務のほか、国等の委託に基づき、道路に関する調査、測量、設計、試験及び研究。

(５) 指定都市高速道路の新設または改築と一体として建設することが適当であると認められる事務所、店舗、倉庫等の建設及び管理。

(６) その他上記に掲げる業務に附帯する業務。

(３) 基本理念と経営理念

公社では、経営理念を定めていたが、その使命を明確にするため、平成26(2014)年4月に新たに「基本理念」及び基本理念を実現するための経営の基本方針である「経営理念」を定めた。その内容は以下のとおりである。

【基本理念】

福岡・北九州両都市圏における安全・円滑な都市高速道路ネットワークを運営することにより、都市圏内外の人と物の交流を促進し、経済の発展、環境の改善及び生活の向上に貢献します。

【経営理念】

◆お客様第一	お客様に満足いただける、安全･安心･円滑な質の高い都市高速道路サービスを提供します。
◆社会的責任	高い倫理観を持ち、都市高速道路の専門家集団としての総合力を発揮して、お客様や地域の皆様に信頼される組織を目指します。
◆安定した経営	健全かつ効率的な経営により、将来にわたり良好な都市高速道路サービスを提供します。

第３節　組織と人員

（1）公社発足時の組織と人員

昭和46(1971)年11月１日、福岡北九州高速道路公社は設立された。発足時の組織は総務、用地、計画、工務の４部体制であった(図1-3-1)。

昭和46年度の定員は40名で、人員構成は設立団体の取決めに従い、福岡県･福岡市･北九州市から2：1：1の割合による派遣職員が中心であった。

公社の存続には民間資金の円滑な調達が重要であることから、初代理事長には民間会社を束ねる九州山口経済連合会の副会長を務める濱正雄氏が就任した。また、副理事長は建設省から、総務担当理事は自治省から、計画担当理事は福岡県から、用地担当理事は福岡市から、工事担当理事は北九州市から、監事は大蔵省及び調達銀行を代表して福岡銀行からと、８名の全てが出身母体の違う集まりであった。発足後間もない、昭和47(1972)年年頭の理事長挨拶もまさにその事に触れ、「万機公論に決すべし。和をもって尊しとなす」と締めくくられた。

総務部では社内の調度品、事務機の整備から始まり、種々の規則作りに取り掛かった。昭和46年の規程第１号は「理事の職務に関する規程」であり、同２号は「役員会規程」である。いずれも昭和46年12月20日のことで、それから文書関係の規程が制定されたが、給与規程が制定されたのは昭和47年５月であり、それまでは給料は仮払いであった。

計画部では工事実施計画書の洗い出し作業に追われ、土工の数量、鉄筋の単価と詳細に積み上げねばならなかった。都市高速道路建設準備室では都市計画の決定から自動車専用道路の指定までの法的処理を終えていたが、整備計画などを昭和46年の12月議会に提出する必要があり、都市計画事業の認可申請も必要であった。

用地部は、福岡高速担当の用地第一課、北九州高速担当の用地第二課とも、課長と係員の２名だけのスタートであった。福岡では箱崎埋め立て地の買収などで福岡市の港湾局とも交渉し、北九州でも企業との用地交渉に明け暮れた。用地事務規程や補償基準などの規程の整備までとても手の回る状態ではなかった。

工務部では、設計基準や工事方法を勉強しながら、路線測量、地質調査のボーリングなどを発注し、設計コンサルタントにも指導されながら概略線形設計を進めた。昭和46年度の予算は５億円であったが、会計システムが理解されておらず、収入が予算通り入っていないことを危惧する意見が出るなど、年度末まで混乱していた。

なお、監査実施のため、昭和47年度に監査室を設置した。

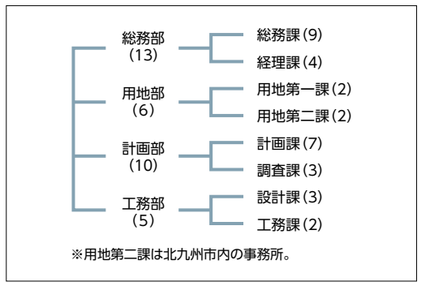


図1-3-1　昭和46年11月1日の組織と人員
(合計34名)

（2）事務所の設置と拡充

公社発足後、用地買収、工事の本格化に伴い現地の組織を必要とし、昭和48(1973)年度に北九州事務所を設置し、事務所に用地課と建設課を配した。また、福岡でも昭和48年度に福岡建設事務所を２カ所に設け、計画係と工事係の２係を配した。

しかし、昭和48年11月、第１次オイルショックにより政府は総需要抑制策を採り、公社の昭和49(1974)、50(1975)年度の事業費も大きく圧縮され、工事が遅延した。用地買収や工事を効率的に進め、また事業の遅れを取り戻すためにも決断実行の素早い組織が必要であり、現場組織の充実と権限の委譲が必要などの意見が出始めた。このため、昭和53(1978)年８月30日付で福岡建設事務所を改編し新たに福岡事務所を設置するとともに、北九州事務所の機能も強化し、各事務所で管理、用地、工務、工事の４課体制とした(図1-3-2)。これにより、各事務所で設計から施工まで一貫したシステムで総合的機能を果たせるようにする一方、本社は用地部、計画部、工務部を統合して建設部となり、工事検査部門として検査企画室が新設された。あわせて、本社に沿道対策部門として沿道対策係を設置した。

新組織発足と同時に決裁規程も改正され、本社から事務所への権限の委譲も進められた。本社の電話交換も廃止され、役員専用の公用車も暫時廃止されていった。

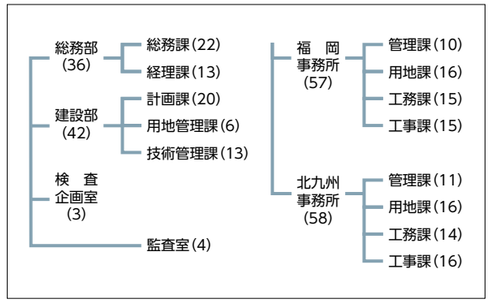


図1-3-2　昭和53年８月30日の組織と人員
(合計200名)

（3）管理体制の構築

福岡高速、北九州高速の供用前には料金認可手続きが必要であり、供用後は新たに管理業務が生じる。管理業務は、交通管制や事故処理などの交通管理、土木構造物や施設の維持補修を行う保全管理、料金徴収などの営業管理、道路占用や高架下駐車場管理などの道路管理の４つに大別される。管理業務の開始にあたっては、本社と両事務所の組織検討、管理体制や予算の検討、各種規程類の制定、民間委託業務の範囲の検討、契約書、仕様書類の制定など相当の準備が必要であった。

福岡高速、北九州高速それぞれの第１次供用を控えて、昭和53年８月の組織改革時に建設部計画課に業務係が発足し、料金検討など償還計画の策定と業務開始の準備を担当した。しかし、料金認可と業務開始準備の時期が重なることから、昭和54(1979)年６月に供用準備担当の主査(事務)を置き、同年９月総務課内に業務準備室を設け、主査と担当者の２名体制から本格的業務準備がスタートした。その後、次第に事務担当者２名、技術担当者１名と増員しつつ、供用の準備が進められた。

福岡高速及び北九州高速の第１次供用が半年後に迫った昭和55(1980)年５月20日には、総務部に業務管理課が発足した。福岡県警の退職者が常任調査役として課長を兼務し、また、交通担当調査役と交通管理係長には現職の警察官が赴任した。業務管理係には、事務２名、技術１名の係員を、交通管理係には係員１名を配置し、総計８名体制であった。

交通管理業務は、すでに供用していた名古屋高速道路公社の例から、当初管理協会方式が検討されるが、法人設立の時間もなく、無線技術の習得など特殊な技術も必要と判断し、名古屋高速道路協会の例に倣い、自衛隊の退職者を嘱託採用することとなり、パトロールなど現場部門は民間委託することで決着した。

供用２週間前の昭和55年10月６日に、両事務所管理課に営業担当主査と担当者２名を発令、同じく両事務所管理課に交通係を設けて、現職警察官を係長に自衛隊退職者の嘱託員５名を交通司令とした。また、道路保全部門として工事課に主査を置き、施設部門(電力施設、料金所設備、交通管制設備、通信設備、可変式電光情報板など)は、本社建設部技術管理課施設係が兼務ということでスタートした。なお、業務管理費と維持改良費の２つの予算は、業務準備室がそのまま業務管理課

となって、本社で集中管理することとなった。

第２次供用前の昭和58(1983)年には、業務管理課に保全管理担当主査を設置(昭和61((1986))年度から係)して、予算管理と内部調整、土木構造物の委託関係などを行うこととした。

(4) 組織の合理化

平成元(1989)年３月には福岡で西公園～百道、呉服町～榎田を第６次供用、同年８月には北九州で日明～戸畑を第５次供用して、建設工事も一段落となり、平成２(1990)年度の建設事業費は100億円を切る状態となった。しかし、営業収支は赤字続きであった。特に北九州高速の経営状態は悪く、昭和61年に「採算検討委員会」を立ち上げた結果、自助努力、財政支援、北九州道路などとの一体化、料金の値上げなどが昭和63(1988)年５月に提言され、福岡県議会、北九州市議会の問題とするところとなり、またマスコミでも大きく取り上げられていた。これらの背景から、公社としては経営改善の自助努力を強く求められ、組織を合理化して縮小することとなった。

平成元年度、総務部では、第１次供用時の昭和55年度に設置された業務管理課を廃止し、事務部門を総務課に併合、技術部門を技術管理課に併合した。北九州事務所では、用地課及び工事課を廃止、その他係の統合などを行った。平成２年度には本社の用地管理課を廃止した(図1-3-3)。また、監事２名のうち1名を無給の非常勤監事とした。

当初は福岡、北九州とも交通管制を中心とした管理事務所の設置も検討されていたが、結果的に建設を中心に設置された福岡、北九州両事務所が管理業務も行う形となった。

組織の合理化は、組織の廃止だけにはとどまらず、昭和61年度に220名であった公社の職員定数は平成２年度には161名まで削減された。公社では、設立当初の昭和46年度から55年度まで公社固有職員の新規採用も行っていたが、合理化により、設立団体からの派遣職員の削減だけではなく、固有職員の希望退職の募集も行われた。しかし応募したのは２名であり、平成２年度当初には３名の固有職員に北九州市土地開発公社への出向が発令された。

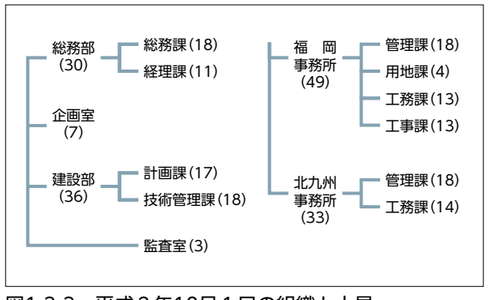


図1-3-3　平成２年10月１日の組織と人員
(合計161名(うち出向３名))

(5) 交通管理体制の充実

昭和61年の「採算検討委員会」の提言も踏まえ、平成２年度末に日本道路公団が管理していた北九州道路と北九州直方道路を北九州高速に一体化し、公社が管理することとなった。これにより管理延長が一気に45.6kmと伸び、交通量も大きく増加し、採算性の改善に寄与した。一方で交通事故や渋滞も増加し、交通管理を強化する必要が生じた。

交通管理業務は、まさに24時間、365日体制で行う必要があり、交通事故などにおける初期対応のミスや遅れは重大な２次災害の発生に繋がる。また、台風・積雪・地震・大雨などの自然災害により被害が発生した場合あるいは発生する恐れがある場合には、即座に適切な対応を行っていく必要がある。交通管理は、事務所管理課の交通係が所掌していたが、これらの事象に組織的に対応できる管理体制を構築するために、平成３(1991)年度に北九州事務所交通課が発足した。

福岡高速においても、平成６(1994)年４月に福岡高速２号線の榎田～月隈北が供用され、供用延長が20.2kmになった。これを機に、北九州高速と同様に交通管理体制の強化を図ることとし、平成６年度に福岡事務所交通課が発足した。

(6) 保全管理体制の充実

平成10(1998)年から平成12(2000)年にかけて、コンクリート片落下や道路附属物の落下、ボルト欠落などの事故が全国規模で問題となり、連日のようにマスコミ報道されていた。公社は、道路の安全かつ円滑な交通の確保を図る義務を有し、この義務を怠り他人に損害が生じたときは、道路の管理瑕疵に対する賠償責任を追及されることとなり、速やかな対応が求められた。当時すでに建設後30～40年になる北九州高速４号線においても健全度調査の結果、構造物の老朽化に対する抜本的な対策が不可欠と診断された。

しかし、公社には保全管理部門の課がなく、技術管理課で建設業務のかたわら保全管理を行っているという脆弱(ぜいじゃく)な体制であった。また、福岡事務所においては事業損失担当課である沿道対策課に保全係が、北九州事務所においては建設工事の現場をあずかる工事課に保全係が設置されて維持補修工事を実施しており、課として維持管理にあたる体制が十分でない状況にあった。

このため、道路の保全管理を適切に行うことにより、道路の安全かつ円滑な交通を保持する道路管理者の責務を全うすること、課単位で指揮命令系統を統一化して責任体制を明確にすることなどを目的として、平成12年５月建設部に保全管理課が、両事務所に保全課が新設された。

また、施設関連業務の強化を図るため、平成14(2002)年度に建設保全部の技術管理課から施設部門を分離し、施設課を新設した。

平成15(2003)年度に、北九州高速4号線の大規模補修工事が整備計画に組み込まれ、建設保全部から保全管理課と施設課を移管して新たに保全部を新設し、道路構造物と施設の保全体制の強化を図ることとなった。

(7) 営業管理体制の充実

昭和55年10月の第１次供用当初、公社の営業管理体制は、福岡・北九州両事務所の営業係それぞれ２名程度の貧弱な陣容であった。そのため料金徴収を民間会社に委託し、委託会社が料金の精算事務所を運営する体制となった。

平成７(1995)年３月に、公社の営業業務を補完する組織として、一部の役職員の寄付により㈱都市高速サービス(当初は有限会社)が設立され、回数券の販売管理、道路地図など営業パンフレットの印刷などを行い、その役割を十分果たしてきたが公社内部での営業管理体制の強化により、平成10年４月に解散した。

平成９(1997)年度より業務管理課が復活して営業業務にあたり、公社内部での営業管理体制が強化されたが、平成11(1999)年度には経済活動の低迷によって利用交通量が減少し、特に北九州高速においては４年連続で前年割れの状況となった。これを受け、公社では利用しやすい都市高速道路を目指し利用交通量の増加を図るため、平成11年９月に総務担当理事を本部長とする「都市高速利用促進本部」を設置した。都市高速利用促進本部は、回数券の利用促進などを目指したキャンペーンの実施、都市高速の広報と回数券販売を行う各種イベント参加、役職員による企業訪問などの広報活動のほか、道路案内標識の改善、渋滞緩和などサービス改善のための調査・検討などを行った。

一方、料金徴収は現金と回数券が主であったが、平成13(2001)年以降全国的にETCが導入されるようになり、福岡高速、北九州高速でも平成15年度、平成16(2004)年度の整備計画変更によりETCを導入することとなった。

公社ではこれらの利用促進活動やETC導入準備などの営業業務の拡大を踏まえて、平成16年度に新たに営業部を設置し、総務部の業務管理課及び経理課が営業部の営業企画課及び経理課として移管された(図1-3-4)。

また福岡高速でETCの運用が開始された平成18(2006)年度には福岡事務所に営業課を新設し、ETCの本格稼働に対応した。なお、営業課は平成20(2008)年度に営業部に移管され、これにあわせて営業部の財務課(旧経理課)は再度総務部に移管された。

北九州高速においても平成20年度にETC運用が開始されたが、地理的事情などから、北九州事務所の管理課が引き続き営業業務を所管することとなった。

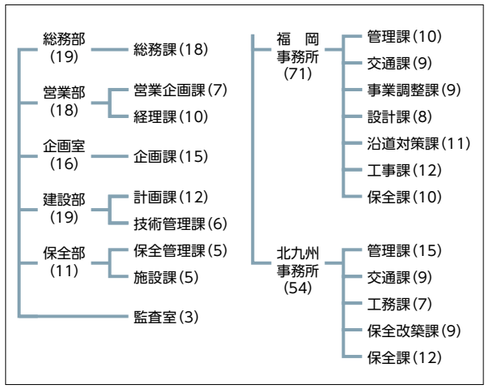


図1-3-4　平成16年度の組織と人員(合計211名)

(8) 管理体制への移行

平成15年、「道路関係四公団民営化推進委員会」から「道路公団民営化の骨子」が内閣総理大臣に勧告され、平成17(2005)年に日本道路公団や首都高速道路公団など四公団が民営化された。有料道路事業を取り巻く厳しい社会情勢の中、料金値上げは受け入れがたい社会情勢となり、公社の整備事業についても採算性を厳しく求められるようになった。また、設立団体においても行財政改革が進められる中、公社など外郭団体について、組織体制、運営方法、財政支出及び職員のあり方などを抜本的に見直す動きが本格化した。平成16年の北九州高速の整備計画変更、平成17年の福岡高速の整備計画変更にあたっては、公社も経営改善に努めて償還を完遂できるよう、中・長期的な組織体制のあり方を検討することが求められた。

平成18年度に、公社は福岡高速５号線を含む当時の整備計画上の事業が完了する平成25(2013)年度までを目標とする「中期経営計画」を策定し、管理体制への移行を踏まえた経営の効率化に取り組むこととした。

５号線の整備を行っていた福岡事務所は、平成15年度に用地課を廃止して、建設・工事部門として事業調整課、設計課、沿道対策課、工事課の４課が組織されていたが、５号線整備の進捗に伴い平成21(2009)年度に事業調整課と設計課を設計調整課へと統合、平成22(2010)年度に工事課を廃止して残業務を設計調整課に移管した。

北九州事務所は平成18年度に工務課を廃止して残業務を保全改築課に移管、その保全改築課も４号線大規模補修事業の平成20年度完了に伴い、平成21年度に廃止された。

建設部は平成23(2011)年度に技術管理課を廃止、計画課を企画部に移管して、部の廃止となった。

一方、保全部は平成18年度に保全施設部と改称し、平成22年度には福岡事務所の保全課が保全施設部に移管され、福岡高速の保全部門が本社に一体化された。なお、北九州事務所では、地理的事情などから保全課が残された。

平成25年度には、総務部に平成17年度に設置されていた職員課(平成23年度より人事課に改称)が総務課に吸収され、総務課、財務課の２課体制となった(図1-3-5)。

同じ平成25年度に、福岡事務所の管理課と交通課が営業部に移管され、福岡高速の道路管理及び交通管理業務は本社に一体化された。なお、北九州事務所では、地理的事情などから管理課、交通課が残された。

これらの管理体制への移行に向けた組織の改編や業務の見直しなどにより、平成18年度に208名であった組織定数は、平成25年度には140名となり68名の減となった。建設・工事部門などの要員として設立団体から派遣された職員が約40名の減となったほか、固有職員も定年退職などにより約30名の減となった。

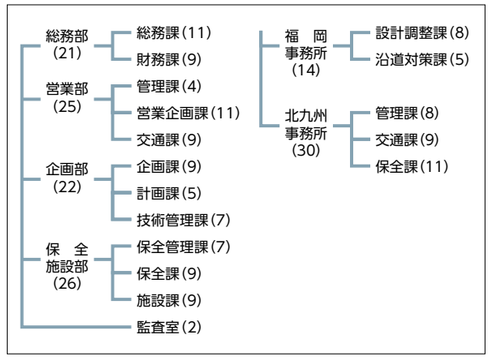


図1-3-5　平成25年度の組織と人員(合計140名)

(9) 老朽化対策と新たな建設事業への対応

平成24(2012)年の笹子トンネル天井板落下事故をきっかけに、社会資本の老朽化が社会的問題として大きく注目されるようになった。公社でも北九州高速４号線の大規模補修工事を実施したものの、福岡高速を含め、その他の路線でも供用年数が30年を超えるなどにより劣化・損傷が顕在化してきていた。このため、福岡高速では平成24年度から20年計画で老朽化・予防保全対策に着手し、平成25年度に企画部に技術管理課が復活した。

建設事業においても、平成24年７月に福岡高速で５号線が完成したが、新たに６号線(アイランドシティ線)新設事業と３号線(空港線)延伸事業の必要性が議論されるようになり、平成27(2015)年に福岡県、福岡市と公社はこれらの事業への取り組みについて合意した。平成28(2016)年度に公社は６号線に事業着手し、福岡事務所に工事課が設置された。

保全施設部は平成26(2014)年度に保全交通部に改称し、営業部から交通課を移管して保全管理課、保全課、施設課、交通課の４課体制となっていたが、福岡高速の老朽化・予防保全対策工事の本格化に伴い、現場管理部門を独立・強化させるために平成28年度に保全課が福岡事務所に移管された。交通課もあわせて福岡事務所に移管されるとともに、残る保全管理課、施設課は企画部に移管されることとなり、部としては廃止されることとなった。これにより、本社の企画部が福岡・北九州両高速の建設、保全部門を総括・調整し、福岡と北九州の両事務所がそれぞれの現場を担当するという形で業務の所掌が整理された。平成29(2017)年度には施設部門について、福岡事務所保全課の施設係を施設課に改編し、企画部の施設課は施設計画課に改称した(図1-3-6)。

また、新たな事業の推進に向けて、組織再編とあわせ平成25年度に140名まで減少した組織定数についても再度見直しが必要となった。特に固有職員については、昭和56(1981)年度以降新規採用を停止しており、それ以前に採用された固有職員が高齢化するとともに定年退職者が急増していた。平成15年度以降22年ぶりに固有職員の新規採用を開始していたものの、数名レベルの採用では退職による減には追い付かず、平成14年度に118名であった固有職員数は平成28年度末には46名まで減少し、新たな事業への取り組みや維

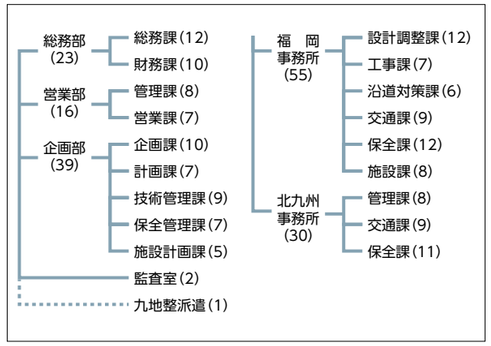


図1-3-6　平成29年度の組織と人員(合計166名)

持管理体制の持続に向けた技術の継承などが組織にとって大きな課題となっていた。一方、設立団体は当公社を含む外郭団体の固有職員採用に慎重で、なぜ採用が必要なのかの説明を求められたが、協議の結果、平成29年度から10年間の組織定数と採用計画を策定することができた。これにより公社は計画的に固有職員の採用を促進することが可能となり、計画を踏まえて平成29年度には２桁採用となる14名の新規固有職員を採用するなど、令和２(2020)年度までの４年間で、延べ47名の新規固有職員を採用した。

(10) 現状と今後の課題

令和２年度に福岡高速６号線(アイランドシティ線)の建設が完了したことにより、令和３(2021)年度に福岡事務所工事課が設計調整課に統合された。

一方、令和３年度から、新たに福岡高速３号線(空港線)延伸事業に着手した。６号線は公社での用地取得はなかったが、３号線(空港線)延伸事業は新たに公社での用地取得が生じるため、令和３年度に18年ぶりに福岡事務所に用地課が復活し、令和４(2022)年度には用地課、沿道対策課の体制をさらに充実させることとした(図1-3-7)。今後は３号線(空港線)延伸事業の工事着手に備えて再び工事担当組織が必要になる。

北九州高速では令和４年度から1 ～３号線の大規模修繕事業に着手することとなり、令和４年度に北九州事務所の保全課を保全改築課に改組することとした。今後、福岡高速の老朽化・予防保全対策や北九州高速の大規模修繕の進捗にあわせて、組織体制の充実の検討が必要である。

また、災害・事故発生時などの一元的な対外対応や公社の運営などに関わる全体的な計画調整を行うため、令和４年度に総務部に総合調整課を設置することとした。

公社としては、建設・保全事業の推進や管理体制の充実により安全・安心で質の高い高速道路サービスを提供していくため、組織定数や固有職員も含め、引き続き計画的な人材の確保と育成に努めていく必要がある。

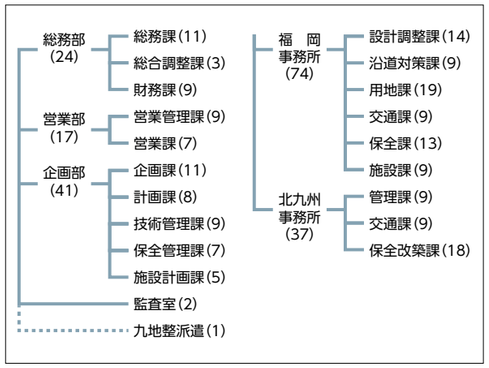


図1-3-7　令和４年度の組織と人員(合計196名)

コラム column

社屋の変遷について

福井 敦郎

(1) 本社と福岡事務所

昭和45(1970)年12月に、福岡県に「都市高速道路建設準備室」が設けられました。場所は天神にあった旧県庁の売店２階でしたが、１カ月後に西中洲別館に移りました。県庁は昭和56(1981)年に博多区に移転し、県庁跡地は現在アクロス福岡・天神中央公園となっています。

昭和46(1971)年11月に公社が設立されましたが、自社社屋建設のための費用や事務負担なども考慮すると貸しビルに入居した方が有利であるとの試算になり、本社は博多駅前にできたばかりの国保会館に入居することとなりました。

昭和48(1973)年には福岡建設事務所が箱崎埋立地の工事現場(２階建てプレハブ)と博多区石城町の貸しビル１Fの２カ所に設置されました。

また、当初交通管制を中心とした管理事務所の設置構想があり、場所は箱崎ふ頭を検討していましたが、東浜の用地買収を機に東浜に管理用の出入口を設置して管理事務所を設置する案となっていました。

昭和53(1978)年に、福岡建設事務所が改編され福岡事務所が新たに発足しましたが、事務所はやはり現場の近くにあるべきとなり、管理事務所の検討を行っていた東浜出入口のループ内に新たな社屋を建設することとしました。昭和55(1980)年3月末に鉄筋コンクリート造５階建の新社屋が完成し、福岡高速第１次供用前の昭和55年４月13日、福岡事務所は東浜に移転しました。

一方、本社が入居していた国保会館はインフレによりテナント料が大幅に増額され、東浜の福岡事務所社屋の建設にあわせて本社の社屋を増築する方が合理的だという判断となりました。しかし、国保会館からは、長期的に入居する約束が10年で退去となることで、約束が違うとの抗議を受け、当時の理事が家主の福岡県国民健康保険団体連合会の役員会に出席し、お詫びと退去以外の方法がない事情を説明し、了解を得ることができました。

福岡事務所社屋の受変電施設の２階から４階部分を新たに増築し、昭和56年10月12日に本社も東浜に移転しました。なお、国保会館もその後吉塚駅前に移転し、博多駅前には往時の公社を確認できるものはありません。

(2) 北九州事務所

公社設立時は組織上の「北九州事務所」はなく、北九州市小倉北区紺屋町の北九州ビルを借りて、本社用地部の一部職員が主たる勤務地として勤務する形でした。昭和48年度に正式に北九州事務所が発足し、引き続き北九州ビルに入居することとなりました。

北九州高速も福岡高速と同様に、当初管理事務所の検討を行っており、北九州高速１号線の篠崎入口がループ式で相当の土地が出現すること、当該地が北九州高速道路のほぼ中央にあることなどからその予定地となっていました。

その後、北九州事務所本体も自社社屋とする方針となり、管理事務所の検討を行っていた篠崎入口に新しく建設することとなりました。昭和55年３月に篠崎入口のループ内に鉄筋コンクリート造り３階建の新社屋が完成し、北九州高速第１次供用前の昭和55年３月31日、北九州事務所は篠崎に移転しました。

左:国保会館(昭和56年まで入居)
右:北九州ビル(北九州事務所が昭和55年まで入居)

都市高速道路の計画　第2章

第１節　都市高速道路に係る計画 ―― 16

第２節　都市計画

1. 福岡高速道路の都市計画 ―― 17
2. 北九州高速道路の都市計画 ―― 23

第３節　整備計画

1. 整備計画 ―― 28
2. 福岡高速道路の整備計画 ―― 29
3. 北九州高速道路の整備計画 ―― 35

第 1 節　都市高速道路に係る計画

都市高速道路(自動車専用道路)の建設は、まず都市計画法に基づく自動車専用道路の都市計画決定により路線計画がなされる。道路法による路線認定と自動車専用道路の指定を経て、地方道路公社法による基本計画の認可と道路整備特別措置法による整備計画の許可を受け事業に着手し、工事完成後、道路整備特別措置法による料金認可を受けて供用開始となる(図2-1-1)。

地方道路公社が建設する指定都市高速道路は、道路整備特別措置法第12条第１項の規定に基づき、都市計画法において定められたものでなければならない。指定都市高速道路についての都市計画は、以前は建設大臣の認可を受けて都道府県知事が決定するものであったが、平成12(2000)年に大臣認可から大臣同意へ、平成23(2011)年に大臣同意不要となり、平成24(2012)年4月1日以降は政令市の区域においては各市長が決定することとなっている。

都市高速道路の建設に関する基本計画は、地方道路公社法第５条に基づき、定款をもって規定される。基本計画は、道路公社が事業主体として取り組む路線を規定する計画で、公社の定款において、指定都市高速道路を新設して料金を徴収する路線及び管理の区間(起終点)を定める。なお、基本計画については、道路管理者の同意、並びに設立団体の議会の議決を得た後、国土交通大臣の認可を受け決定される。

道路整備特別措置法に基づく整備計画は、具体的な道路構造を検討し、事業費、事業期間などを定めるものであり、道路管理者である地方公共団体の議会の議決を経て、道路管理者の同意を得た後、国土交通大臣の許可を受け決定される。

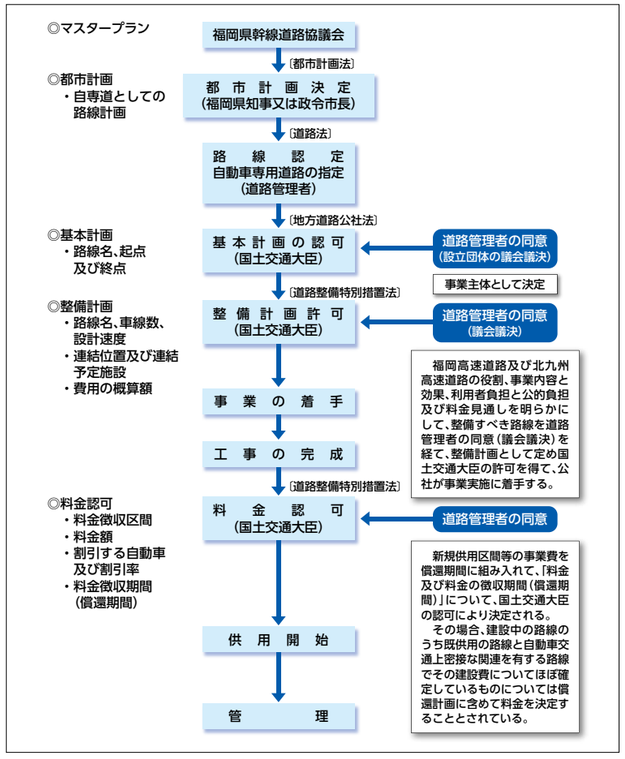


図2-1-1　計画策定及び料金決定手続きフロー(指定都市高速道路)

第 2 節　都市計画

都市高速道路の建設にあたっては、まず都市計画法に基づき自動車専用道路としての都市計画決定がなされる。

ここでは、昭和46(1971)年11月公社設立以来、高速道路建設にあたって、各時代の自動車交通に対する社会的要請を反映して都市計画された自動車専用道路の計画の変遷について述べる。

なお、都市計画と整備計画では、路線の起・終点や分岐点の位置の取り方、延長が異なるが、ここでは計画の概要を分かり易くするために整備計画の表示にあわせた。

1　福岡高速道路の都市計画

(1) 全体計画構想路線
(都心部環状線と放射６路線からなる延長38.8kmの路線網)

福岡高速道路の建設計画の検討は、我が国の経済社会が復興期から高度成長期を迎えた昭和40年代のマイカー時代にはじまる。

当時の福岡市及びその周辺の道路は、人口の集中と自動車の急激な増加により、著しい道路交通混雑を呈し、特に市内の主要交差点における交通混雑は相当なもので、交通需要が現状のままであっても都市発展を阻害する要因になりかねない状態にあり、昭和41(1966)年から街路高能率化調査と総合都市交通体系調査が継続して行われた。その結果、福岡市は他都市に比較して自動車の分担率が大きく、鉄道網の未整備により都市交通が自動車交通に依存せざるを得ない形態になっているにもかかわらず、主要路線である都市計画道路の整備率が他都市より低く、交通施設の整備が十分とはいえない状況であった。このような交通状況の中で人口の都市集中が進み、それに伴って自動車交通は急増し、都心部における商業業務機能の集積と居住地域の郊外への拡大と相まって、都心部を中心とした放射状の交通が大量に発生し、各地に交通混雑や渋滞が多発する原因となり、これに対応する新たな交通施設の整備が緊急な課題となった。

そこで、将来の人口増加に伴う交通需要に対応し、都市生活を円滑に営むためには、新たな交通施設として、大量交通機関の整備とともに、都市内基幹道路網の体系的整備を推進する必要が生じ、その根本となる路線として、高架構造を主体とした自動車専用道路である高速道路の建設計画の必要性から、高速鉄道と高速道路の計画検討が並行して進められた。高速道路の計画立案にあたっては、昭和44(1969)年６月に発足した建設省九州地方建設局、福岡県、福岡市、北九州市及び日本道路公団福岡支社からなる福岡県幹線道路協議会において、本格的な調査検討が行われた。

その計画のベースとなる福岡市の交通需要は、昭和43(1968)年の人口約82万人、自動車保有台数(軽自動車以上)約10万台、自動車総トリップ数約71万トリップに対して、計画目標年次の昭和60(1985)年予測では人口約126万人、自動車保有台数約37万台、自動車総トリップは、地下鉄など大量交通機関への転換など考慮して、約148万トリップであった。

この将来予測値を基に全体計画の検討が進められ、都心部を囲む環状線と、これより各方面に向かう放射６路線によって構成された延長38.8kmの構想路線が策定された(図2-2-1)。なお、車線数は貝塚出入口から環状線まで延長3.3kmが６車線で他は全線４車線、出入口は、入口23カ所、出口24カ所の47カ所、出入口間の平均距離は約

2.0kmで計画されていた。

昭和60年の利用台数は、市内総走行台数の12.6%にあたる186,500台/日が見込まれ、高速道路の平均トリップ長は10.4kmが見込まれていた。

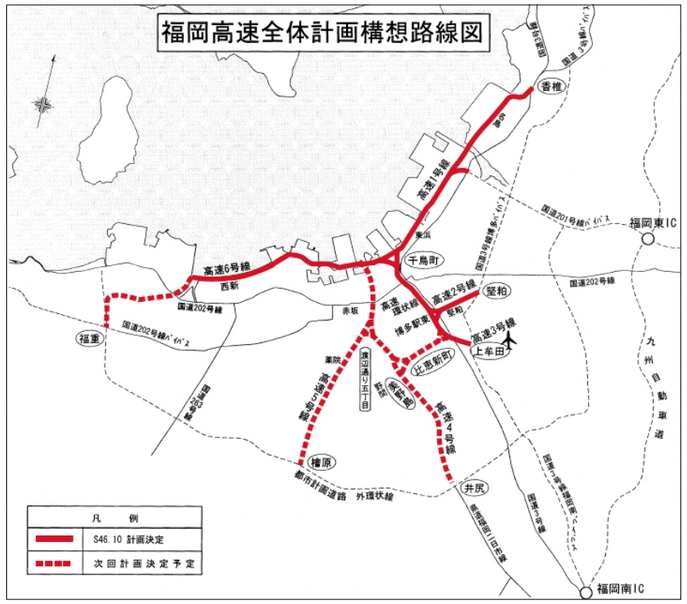


図2-2-1　福岡高速全体計画構想路線図（旧計画）

（２）当初計画と計画の変遷

① 当初計画路線：３路線延長21.2kmの計画路線（１号＝14.8km、２号＝4.9km、３号＝1.5km）

昭和45（1970）年12月、福岡県土木部に都市高速道路建設準備室が設けられ、具体的な高速道路公社設立と高速道路建設の計画立案への取り組みがはじまった。

路線網の立案にあたっては、交通需要に対応した都心部と市街地周辺との連結を基本方針として路線計画がなされ、昭和46年10月30日、全体計画構想路線のうち３路線の都市計画決定を行った（図2-2-2）。

１号線は、博多湾の海岸線を東西に通り、香椎から豊浜に至る延長14.8km、２号線は、１号線の東浜（現千鳥橋JCT）で分岐し、御笠川沿いや国道３号の上空を通り東光寺に至る延長4.9km、３号線は、２号線の博多駅東で分岐し、福岡空港に向かう堅粕（現空港通）まで延長1.5kmからなる総延長21.2kmで構成されている。これらの路線により、埋立地や流通業務地区の交通はもとより、郊外の各方面や空港から都心部に向かう交通に対処する計画である。

高速道路の建設を進める中、昭和50（1975）年から昭和54（1979）年にかけて、供用開始後の交通事故などに対処する東浜非常出入口（現東浜出入口）の設置や、河川管理上の問題で御笠川への橋脚設置が不可能になったことによる呉服町南行入口の廃止と西門南行（現千代）入口の新設及び都心部からの利便性を考慮した須崎東行出入口（現天神北出入口）の位置変更などの都市計画変更を行った。

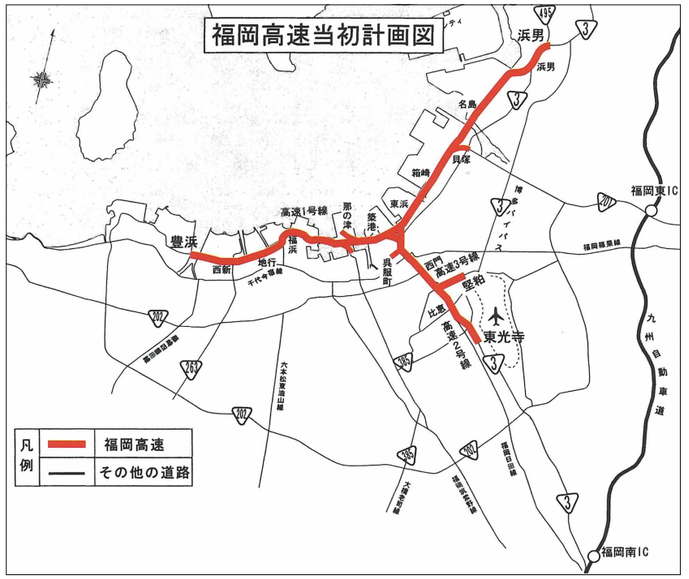


図2-2-2　福岡高速当初計画図（昭和46年10月30日決定計画）

② 都心部環状線の見直しと２号線の経路変更：３路線延長21.2kmから19.8kmに規模縮小（１号＝14.8km、２号＝4.9km→4.4km、３号＝1.5km→0.6km）

昭和50年代に入り、これまでの自動車交通の利便性追求より自動車騒音や大気汚染の少ない快適な沿道環境を重視する社会的要請が高まり、高速道路の建設にあたってもこれまでより沿道環境に十分配慮した道路づくりが要求された。そのため、昭和56（1981）年３月31日、将来の延伸構想である都心部環状線の見直しに基づき、都市空間の有効利用及び環境問題、周辺土地利用状況を勘案し、２号線の経路と終点位置の都市計画変更を行った。これに伴い、３号線の起点も変わり、３路線の延長は21.2kmから19.8kmに規模が縮小された。

２号線は、用地買収が必要な御笠川右岸から、都市計画道路博多駅志免線や榎田水城線（国道３号）などの広幅員道路空間を利用した経路に変更し、榎田までで延長が4.9kmから4.4kmになり、また、博多駅方面に比恵（現博多駅東）出入口を設置し、大幅な事業費の削減を図った。３号線は、２号線との重複空間を廃止し、延長が1.5kmから0.6kmとなっている。

将来の延伸構想である都心部環状線については、沿道環境などを考慮すると広幅員の道路空間が必要となり、既成市街地の中にその用地を確保することが現状では極めて困難なこと、及び環状線から分岐して西南部方面に向かう路線の地域は、大部分が良好な住居地域であるため、通勤通学交通が多く、交通の目的及び質的条件から、高速道路より高速鉄道など大量交通機関の導入が望ましいことから見直しが行われた。

その対策として、昭和57（1982）年６月、西南部地域の主要都市計画道路３路線（野間屋形原線、鳥飼七隈線、藤崎四箇線）を２車線から４車線に変更した。また、都心部と西南部を結ぶ新しい交通機関として、地下鉄３号線（七隈線）の調査が実施され、平成８（1996）年12月に建設が着手された。

なお、高速道路の都市計画変更として、昭和60年６月と同61（1986）年12月に、１号線をよかトピア通りから埋立地海岸部へ経路変更を行った。これは、地行百道地区の埋立に伴い、都市環境の

保全を図るとともに既成市街地を含めた土地利用の連続性を確保するためであり、１号線の都市計画決定時の附帯意見「埋立事業が進んだ場合、西公園以西の路線は海岸線に近いところに見直す」に沿った内容となっている。

③ 外環状道路などへの延伸：３路線延長19.8kmから４路線延長28.6kmに規模拡大（１号＝14.8km→18.0km、２号＝4.4km→6.9km、３号＝0.6km、４号＝3.1km）

福岡市の幹線道路としての役割を担う都市計画道路として、東部方面の九州自動車道福岡ICに向かう箱崎ふ頭粕屋線（国道201号）、南部方面の太宰府ICに向かう榎田水城線（国道３号）及び西部方面の福岡前原道路が通る六本松周船寺線（国道202号）の放射３路線と、これらの路線を連結する周辺市街地を通る井尻姪浜線（国道202号）と井尻粕屋線（同）の環状２路線（以下「外環状線」）が道路ネットワークを形成している。そのうち外環状線については、榎田水城線の月隈から六本松周船寺線と交差する福重までを、九州地方建設局が国道202号福岡外環状道路として昭和63（1988）年４月から事業着手した。

平成２（1990）年12月17日、福岡市の西部・南部との連絡強化を図る１、２号線の福岡外環状道路までの延伸と東部との連結強化を図る４号線新規計画の都市計画変更を行った。

１号線は、豊浜から福重まで3.2km延伸されて延長18.0kmとなり、２号線も同様に榎田水城線上を榎田から月隈まで2.5km延伸されて延長6.9kmとなった。また、新たな路線として、箱崎ふ頭から多の津まで延長3.1kmの４号線が箱崎ふ頭粕屋線上に計画された。

これらに伴い高速道路の延長は、３路線19.8kmから４路線28.6kmに拡大し、都心部と周辺地域を結ぶ市域内の放射状の自動車専用道路網が形成され、外環状線と接続することによって増加する自動車交通需要への対応を図った。

④ 広域高速道路ネットワークの形成：福岡都市圏自動車専用道路延長64.1kmの形成（１号＝18.0km、２号＝6.9km→13.2km、３号＝0.6km、４号＝3.1km→6.9km、５号＝18.1km）

昭和62（1987）年６月、第四次全国総合開発計画において、福岡から武雄に至る西九州自動車道が高規格幹線道路として位置づけられた。

福岡都市圏において広域高速自動車交通に対処するネットワークの形成を図るため、平成４（1992）年８月26日に市域外の各方面に向けて新たに福岡太宰府線、福岡前原線及び福岡粕屋線の３路線延長35.5kmが自動車専用道路として都市計画決定され、福岡都市圏の自動車専用道路の総延長は既決定の４路線28.6kmとあわせて64.1km規模となった。

福岡太宰府線は、２号線の月隈から水城までの延長6.3km区間であり、九州自動車道太宰府ICにも直結している。福岡前原線は２号線の月隈から外環状道路上を通り福岡前原道路の市域内の千里まで延長25.4km、また、福岡粕屋線は、４号線多の津から福岡ICと直結する蒲田まで延長3.8kmである。

なお、同時に放射３路線の郊外方向出入口（１号線百道西、２号線半道橋、４号線貝塚）を追加し、福岡ドームなどがあり21世紀に向けて新しい街づくりが進められた地行百道埋立地の交通に対処するなど利便性の向上を図った。

福岡前原線及び福岡太宰府線は、当初、高規格幹線道路西九州自動車道として検討されていたもので、設計速度は80km/hであり、福岡前原線の外環状道路区間は５号線として、福岡太宰府線は２号線として当公社が建設した。福岡前原線の福重以西の区間は、西九州自動車道福岡前原道路として福岡県道路公社において建設を行った。

⑤ 福岡市東部の新拠点アイランドシティへの延伸：福岡高速６号線新設（１号＝18.0km、２号＝13.2km、３号＝0.6km、４号＝6.9km、５号＝18.1km、６号＝2.5km）

福岡市東部地区は、香椎ポートパークやアイランドシティみなとづくりエリアなどの港湾施設、国営海の中道海浜公園といった広域観光施設、香椎副都心やアイランドシティまちづくりエリアなどの住宅開発が進んだ地域である。

特に、博多湾東部海域に位置するアイランドシティは、「都市計画区域マスタープラン」（平成23（(2011)）年４月）において、国際的にも競争力のある港湾の整備を目指す物流拠点、西日本・アジアを視野に入れた新しい産業の蓄積などを目指す拠点として位置付けられている。また、福岡市の「第９次基本計画」（平成24（(2012)）年12月）においては、活力創生拠点として、環境と共生し、快適な居住環境や新しい産業集積拠点を形成する先進的モデル都市づくりを進めるとともに、アジア・世界と繋がる最先端のコンテナターミナルと一体となった国際物流拠点の形成を図る地区に位置付けられた。

このような中、福岡市東部地区の既存の道路の渋滞緩和をはじめ広域的な交通需要への対応とともに、アイランドシティ内のコンテナターミナルでの取扱貨物量の増加や福岡市立こども病院、新青果市場などの公共施設、広域集客施設の立地などによる交通量増加に対応し、アイランドシティと既成市街地や高速道路網との円滑な広域交通アクセスの確保を図るため、平成25（2013）年７月９日に１号線とアイランドシティを結ぶ延長2.5kmの「自動車専用道路アイランドシティ線」が都市計画決定された。

なお、アイランドシティ線は環境影響評価法制定（平成９（(1997)）年６月）後、公社初の新規路線であるため、平成22（2010）年から平成25年迄の３年間をかけて、市民、福岡市長、福岡県知事、国土交通大臣の意見聴取とこれを踏まえた評価書の補正を実施し、事業実施前後の各段階で、評価書に記載した事後調査やモニタリング調査などを行い、環境への大きな影響が生じないよう事業を進めていくこととなった。

一方、九州地方整備局においてもアイランドシティ地区にコンテナ船の大型化及びコンテナ貨物の需要の増大に対応したコンテナターミナルを整備しており、これに伴う交通混雑の緩和や広域的な高速道路網とのアクセス向上を図るため、博多港の管理者である福岡市において、平成25年12月26日に自動車専用道路アイランドシティ線を「臨港道路アイランドシティ３号線」として港湾計画における位置付けを行った。

アイランドシティ線は、その後早期事業化に向けた平成27（2015）年３月17日の福岡県、福岡市、公社による３者合意を経て、平成28（2016）年度から有料道路事業者である公社、港湾整備事業者である九州地方整備局、街路事業者である福岡市の３者による合併施行事業を開始し、令和３（2021）年３月27日に開通した。

⑥ 福岡空港へのアクセス強化：福岡高速３号線延伸（1号＝18.0km、2号＝13.2km、3号＝0.6km→1.8km、4号＝6.9km、5号＝18.1km、6号＝2.5km）

福岡空港は、九州・西日本地域の発展を支える主要地域拠点空港として重要な役割を果たしているものの、滑走路は１本のみであり、離発着する航空機の混雑による遅れが頻繁に発生し、これ以上の増便は困難な状況にある。将来の航空需要に適切に対応できないことから、国内外航空ネットワークの中心を担う空港を目指した滑走路増設の計画が進められ、平成28年度から、九州地方整備局、大阪航空局が滑走路増設事業を実施している。

一方、福岡高速は、福岡都市圏における環状・放射状道路網の枢要を担う自動車専用道路であり、九州自動車道や西九州自動車道と接続し、福岡の主要地域を結んでいるが、国内線旅客ターミ

ナルへのアクセスについては課題がある。福岡市南部地域や太宰府IC方面からは、空港通出入口を利用できないため、金の隈出入口などを利用して３～５km程度、一般道を走行しなければならない状況にある。また、空港通出入口を利用可能な福岡市北部地域からアクセスする場合でも、空港通出入口利用後２km程度一般道を走行することに加え、主要渋滞箇所である空港口交差点を通過しなければならない状況にあることから、利用者から改善を求める声があがっていた。

このため、「福岡市都市交通基本計画」（平成26((2014))年５月策定）において、「都市の骨格となる幹線道路ネットワークの形成」を図るための施策として、福岡空港方面への都市高速道路の延伸が検討課題として位置付けられた。福岡県、福岡市、公社の３者で協議を重ね、平成27年３月17日、平成27年度から都市計画法及び環境影響評価法に基づく手続きに着手すること及び早期に整備に取り組むことなどについて合意した。

令和２(2020)年６月29日、福岡市南部地域や太宰府IC方面からの国内線ターミナルへのアクセス強化と、空港口交差点をはじめとする福岡空港周辺道路の混雑緩和を図るため、３号線延伸(0.6km→1.8km)とそれに伴い拡幅が必要となる一般街路である博多駅志免線の変更が都市計画決定された(図2-2-3)。なお、本路線に関する都市計画決定においてもアイランドシティ線と同様に環境影響評価を行っており、平成27年10月から令和２年６月までの間に、配慮書、方法書、準備書、評価書などの手続きを実施した。

その後、令和３年５月19日の整備計画変更許可、令和３年６月18日の都市計画事業認可を経て、令和３年７月14日に公社が事業着手し、現在事業を進めているところである。

図2-2-3　福岡高速現行計画図(令和２年６月29日決定計画)

2　北九州高速道路の都市計画

(1) 北九州市のマスタープラン

北九州市は、昭和38(1963)年２月に５つの都市の対等合併により、人口100万人を擁する九州最大の都市として誕生した。

合併当時の我が国経済は、池田内閣の「国民所得倍増計画」の下で、実質経済成長率が10％台で推移するという高度経済成長期であり、北九州市の都市活動も盛況を極め、自動車交通も急増していた。

市での最初のマスタープランとして、昭和40(1965)年２月に策定されたのが「北九州市長期総合計画」であり、この中での都市政策は、５市合併の経緯から多核都市の均衡ある発展を目指すこととしたため、交通政策も旧市街地の有機的な連絡を図ることが第一義的であり、それに加えて地域開発や広域交通の結節などを図ることを最重要のテーマとしており、これを実現するためには環状放射型の都市高速道路が必要であると考えられていた。

その後は、社会経済の低迷に伴い、産業や都市構造の変化を余儀なくされたため、まちづくりプランも見直さざるを得なくなり、その実現を支援する基幹的施設である都市高速道路も、時代に即応した形で都市計画の変更を重ねてきた経緯がある。

(2) 当初計画と計画の変遷

① 当初計画路線：３路線延長19.9kmの計画路線
（１号＝13.8km、２号＝4.3km、３号＝1.8km）

昭和40年代は「都市化の時代」といわれたが、土地利用の混乱、住宅難、交通公害などのいわゆる都市問題が起き始めた時代でもあった。これらの問題を解消するため、都市化を適切に誘導して均衡ある都市の発展を図る目的で大正８(1919)年に制定された都市計画法を根本的に見直し、昭和44年６月14日に新しい都市計画法が制定された経緯があり、都市計画法の施行に伴い昭和42(1967)年にすでに都市計画されているものを見直し、新制度に則った計画を策定した後に市街地の整備が進められることとなった。

都市高速道路は、主として業務関連交通の機動性や時間的価値を重視するところの基幹的施設として考えられるようになり、北九州市では、マスタープランの実施計画として昭和45年６月24日に策定した「中期計画」や新都市計画法に則り、市内の自動車交通をその特性に応じて幹線道路と都市高速道路とで一体的に処理するという考え方の下で、昭和46年10月30日県告示第987号をもって当初の都市高速道路を計画決定した(図2-2-4)。

路線網立案に際しての基本方針は、都心と市街地周辺及び旧５市間の連絡であるが、北九州市の交通流の基本パターンは、東西交通を軸に２本の足をもつπ型の形態をしており、都心より主要な４方向に放射状に伸ばし、特に交通需要の多い東西交通に対しては、日本道路公団の北九州道路、北九州直方道路(以下「北九州道路など」)と都市高速道路の２路線で対応することとした。

１号線(小倉区大字蜷田～八幡区大字尾倉)は、東西に展開する市街地を東南部から都心部を経由して西部方向へ縦横断するルートである。起点は、九州自動車道の小倉東ICに連結する国道10号バイパスの蜷田(現：横代)とし、西部は西本町で国道３号に接続させ、副都心黒崎との有機的結合を図るとともに東西交通を補完する役割も担っ

ている。

２号線（小倉区許斐町～戸畑区大字戸畑）は、臨海工業地帯を東西に横断するルートで紫川左岸を起点として臨海工業地帯、港湾施設関連の輸送力増強を図りながら西に伸び、若戸大橋を経由して若松区との結合を図っている。

３号線（小倉区愛宕町～小倉区東港町）は、１号線と２号線を連結するルートである。

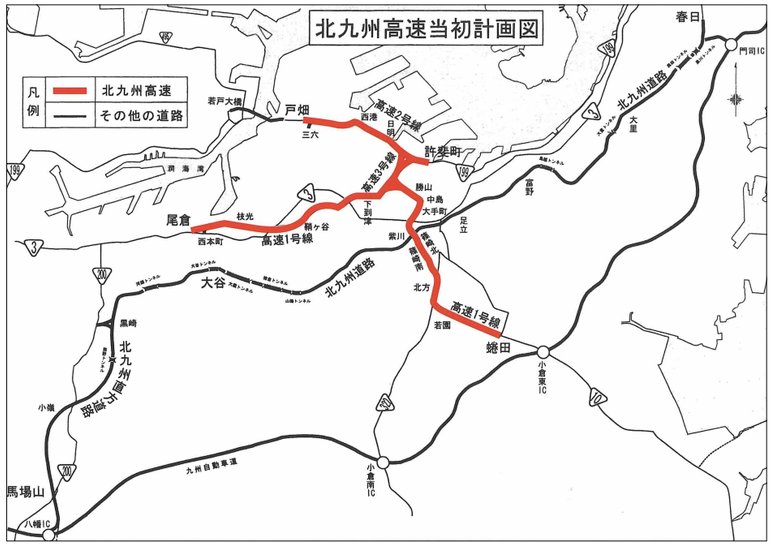


図2-2-4　北九州高速当初計画図（昭和46年10月30日決定計画）

② １号線の見直しと「一体化」の実現で４号線が誕生：３路線延長19.9kmから４路線延長45.6kmに飛躍的拡大（１号＝13.8km→7.7km、２号＝4.3km、３号＝1.8km、４号＝31.8km）

１号線、２号線及び３号線は昭和46年10月の都市計画決定後、その年より事業に着手し、平成２年３月までに延長19.9㎞のうち13.8㎞を供用した。

しかし、その後のオイルショックによる事業費の高騰や都市圏の経済地盤の低迷により、供用延長が伸びたにもかかわらず利用交通量が予想ほど伸びない状況であったため、事業主体である当公社の経営が一段と厳しくなった。

この問題を解消するため、昭和61年12月から「北九州高速道路採算検討委員会」を設置し経営改善策の検討を行った結果、昭和63年５月に委員会の提言として、公社の自助努力や設立団体の財政支援と併せ１号線の下到津～西本町間の整備凍結があげられ、その付言として北九州道路などとの「一体化」が提案された。

また、その後に九州地方建設局長を会長とする福岡県幹線道路協議会において「北九州市域の自動車専用道路のあり方」についての検討が行われ、その中でも北九州道路などとの「一体化」の方針が示唆されたことで「一体化」の機運が一気に高まってきた。

一方、昭和30（1955）年に設立された日本道路公団は、市内を東西に横断する国道３号が混雑を極めていたことから、国道３号バイパスとしての北九州道路（25.0km）をその年より直ちに建設に着手し昭和48（1973）年には全線が開通された。また、北九州直方道路（6.8km）も国道200号のバイパス並びに北九州道路と九州自動車道とを接続する目的で、昭和47（1972）年建設に着手し昭和54年に完成されている。

さらには、九州の玄関口門司から鹿児島まで（約345km）を結ぶ高速自動車国道である九州自動車道は、小倉東IC～八幡IC間の完成までは北九州道路などが代替機能を果たしていたが、昭和63年３月末にこの間が開通したことにより、北九州道路などを利用していた通過交通を受けることとなり、北九州道路などは専ら都市内自動車専用道路の機能を担うこととなった。

北九州市においても、マスタープランである「北九州市ルネッサンス構想」が昭和63年12月に策定され、その中で陸上交通網の整備として東九州地域や周辺地域との広域交通網の整備を進め、また、国道や自動車専用道路などの市域内の幹線道路や新北九州空港などへのアクセスの整備を進めるとともに、これらのネットワークの強化を図ることを最重要施策とした。

この施策の支援として、高速機能をもつ環状型の骨格幹線道路網の形成を図るために北九州道路などや都市高速道路、国道３号、199号などの幹線道路を連結する道路整備を促進することと同時に、市内有料道路の「管理一元化」を実現して自動車交通の円滑化と利便性の向上を図る必要があった。

これらの背景を受け、一般有料道路である北九州道路などを都市高速道路として引き継ぎ管理を一体化するため、日本道路公団、国、県、市など多くの関係者との協議が進められた。

北九州道路などについては、平成元（1989）年10月13日、北九州道路として都市計画決定を行い（後に高速４号線に名称変更）、市道認定、自動車専用道路の指定を受け、平成２年７月24日整備計画の許可を受けた。その後、都市高速道路に取り込むために料金所などの改築工事を行い、平成３（1991）年３月31日料金体系を変えて、都市高速道路として改めて供用開始を行った。これにより、北九州高速の供用延長は13.8kmから45.6kmと飛躍的に伸びた。

なお、１号線下到津から西本町間は、「採算検討委員会」の凍結の提言を受け整備計画からは削除されたが、都市計画上は北九州市西部地区における交通容量の不足が懸念されたことから、今後の検討区間として残された。

③ 広域交通ネットワークの拡充：１号線の延伸で延長45.6kmから47.1kmに規模拡大（１号＝7.7km→9.2km、２号＝4.3km、３号＝1.8km、４号＝31.8km）

北九州市の都市計画道路網は、５市合併後の昭和42年に全市的な見直しを行い、213路線、総延長651kmが計画決定されていた。しかし、計画決定以来20年を経て、市街化の進展、新たな地域開発計画、有料道路・国道などの道路整備など社会・経済情勢の変化により種々の問題が発生してきた。これらの諸問題を解消するとともに、東九州地域や周辺地域との広域交通網の整備及び新北九州空港などへのアクセスを強化するといった「北九州市ルネッサンス構想」を推進していくためにも都市計画道路網の抜本的見直しが必要となった。

そこで、昭和63年度に新谷洋二東京大学教授を委員長とする「北九州都市計画道路網再検討委員会」が設置され、「北九州市ルネッサンス構想」を支援する自動車専用道路網基本計画を策定する中で、新たな路線の１つとして１号線の横代から長野までの延伸計画が提案された。

１号線延伸は、都市高速道路と九州自動車道小倉東ICを直結し東九州自動車道との連絡を図る上で必要不可欠であること、及び平成２年度には「北部九州圏事業所交通調査」（昭和63年度～平成２年度総合都市交通体系調査）が行われ、この中でも現在国道10号が渋滞していること、また、定時性への要求も高いことから、都市高速道路と東九州自動車道を結節し広域的な経済交流を促進する道路として位置づけられている。

平成４年８月の「福岡県幹線道路協議会」においても、１号線の延伸は高速自動車国道と都市内自動車専用道路を連絡し、併せて国道10号の渋滞

の解消を図る路線として提案された。

　これらを受け、平成８年10月30日に横代から長野までの延伸の都市計画変更を行い、事業着手して、平成12(2000)年７月26日に供用を開始した。

④ 環状放射型の都市高速道路ネットワーク：５号線が誕生　延長47.1kmから54.7kmに規模拡大（１号＝9.2km、２号＝4.3km、３号＝1.8km、４号＝31.8km、５号＝7.6km）

　北九州都市圏においては、自動車専用道路を取り巻く環境が大きく変化したため、平成２年12月に福岡県幹線道路協議会の中に「北九州都市圏幹線道路網研究専門部会」が設置され、高規格幹線道路、都市高速道路及び国道３号黒崎バイパスと整合のとれた有機的な自動車専用道路ネットワークについて検討が開始された。

　その結果、平成４年８月18日に開催された福岡県幹線道路協議会では、平成３年度に事業着手している黒崎バイパスが都市計画変更されることに伴い、その受け皿として自動車専用道路をリンクさせる必要があることや東田区画整理事業においても５号線は重要な都市施設であり、区画整理事業の事業計画にも大きな影響(換地計画、減歩率など)を与えることから、５号線の用地を確保するためにも同時に都市計画変更するのが得策と考えられた。また、５号線の予定ルートは、戸畑区の国鉄清算事業団用地を通過するが、国鉄清算事業団は平成８年度までに資産を売却する方針で作業が進められており、５号線の建設予定地を早急に担保しておく必要があるなどの理由から、５号線を含む環状放射型の自動車専用道路ネットワークが提案された。

　この提案を受け、公社及び北九州市で５号線の事業化に向けて検討を行ったが、都市高速道路として整備するという方針を確定させるまでには至らず、事業主体未定の自動車専用道路「戸畑大谷線」として平成５(1993)年12月27日に都市計画決定された。同時に、１号線は下到津から西本町間を削除する都市計画変更を行っている。

　その後、５号線は、２号線、４号線及び黒崎バイパスを有機的に連結することになり、環状放射型の自動車専用道路網が構築できることや多核構造を呈する北九州都市圏の多くの拠点を網羅できること及び地域開発が進んでいる洞海湾東部地域を支援するとともに、都市高速道路の隘路となっている紫川JCTの交通集中緩和も図れるものであることなどの整備効果があると判断された。これを受け、平成10(1998)年11月に５号線(7.6km)を新規路線として取り込む内容で第９回の整備計画の変更を行い、直ちに事業着手し当面は枝光～大谷間の2.4kmを「北九州博覧祭2001」の開催と整合を図るべくおおよそ２年半で完成させ、平成13(2001)年７月２日に供用開始した。

⑤ ５号線の計画見直しと戸畑枝光線の計画決定：延長54.7kmから49.5kmに規模縮小（１号＝9.2km、２号＝4.3km、３号＝1.8km、４号＝31.8km、５号＝7.6km→2.4km）

　５号線は、枝光～大谷間の2.4kmを供用したものの、戸畑～枝光間5.2kmについては、４号線の大規模補修の緊急性や、通行料金への影響などを総合的に判断し、平成16(2004)年３月22日の第10回整備計画の変更において削除された。

　これを受け平成22年12月22日に、指定都市高速道路である戸畑大谷線を廃止し、起点を枝光出入口に変更するとともに、名称を枝光大谷線と改める都市計画決定(県決定)を行った(図2-2-5)。

　一方整備計画から削除された戸畑～枝光間については、北九州市の環状放射型の自動車専用道路ネットワークを形成することにより、開発が進む響灘地区や東田地区をはじめ、北九州市の産業・物流活動の支援、また、戸畑市街地の交通混雑の緩和などが期待されている重要な路線であることから、枝光大谷線の都市計画決定(県決定)と同日付で一般自動車専用道路の戸畑枝光線として新たに都市計画決定(市決定)を行った。平成23年度以降北九州市の街路事業として整備を進めている。

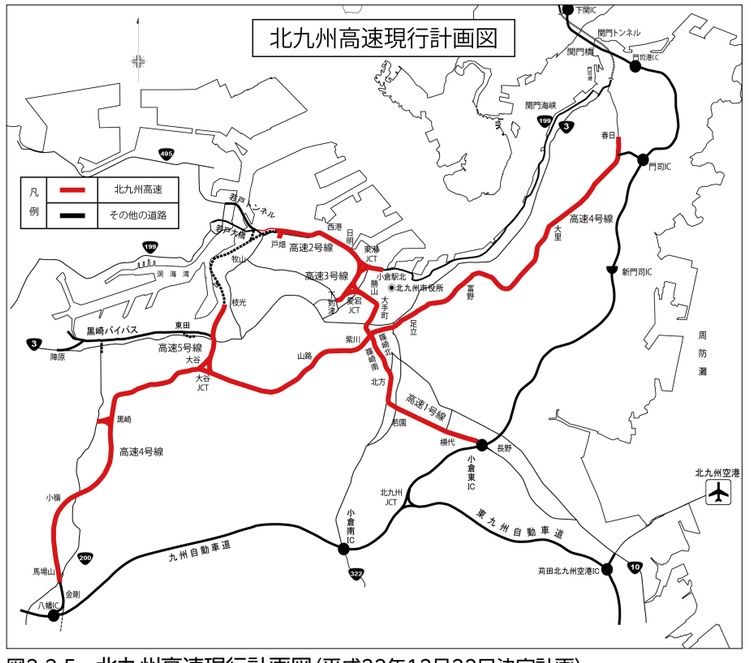


図2-2-5　北九州高速現行計画図(平成22年12月22日決定計画)

第３節　整備計画

1　整備計画

公社事業の基本方針は、地方道路公社法に基づく基本計画に定めており、その計画の中から事業化する路線について整備計画が決められる。

整備計画の手続きは、道路整備特別措置法に定められており、道路管理者である地方公共団体の議会の議決、道路管理者の同意を経て、国土交通大臣に許可申請を行うこととなる（図2-3-1）。

整備計画の内容は、建設し又は改築する区間（車線数、設計速度、他の道路との連結位置など）、建設に要する事業費、建設期間などである。

策定に当たっては、路線毎に工事実施計画明細書を作成する。明細書には、都市計画決定や路線認定などの整備計画の前に行われた事績から

・道路の構造基準（道路の区分、車線数、幅員内訳、設計速度、設計荷重、最小曲線半径、最急縦断勾配など）
・他の道路との接続方法（立体、平面）
・非常駐車帯位置、案内標識、道路情報板など
　交通管理施設や料金所の設置位置
・工事に必要な予算

を記載している。

工事予算については、費目（工費、用地補償費、付帯工事費、付属街路など負担金、測量及び試験費、その他）毎に積み上げる。工費についてはさらに、橋費（橋梁部）、高架工費（高架部）、トンネル工費、平面部工費、連絡施設費（出入口）、付属施設費（交通管理施設など）に分かれている。

さらに、路線毎、区間毎に緊急度、事業の投資効率などを勘案した供用計画を策定し、その工事費の調査費、一般管理費、建設利息などを積み上げて整備計画の事業費となる。

整備計画の中に明記されていないが、事業計画ではその根底として事業費や将来の償還期間内の維持管理費、金利、利用交通量の推計などを踏まえた採算性の検討が重要である。

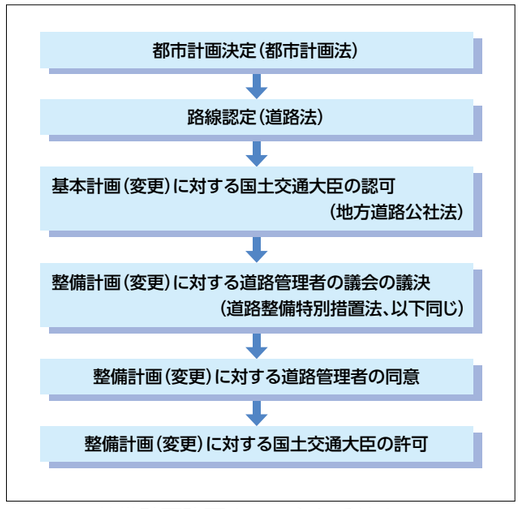


図2-3-1　整備計画許可までの主な手続き

2　福岡高速道路の整備計画

（１）当初計画（１・２・３号線21.2km）
【事業費660億円、昭和52（1977）年度完成、昭和47（1972）年3月15日許可】

当初の整備計画は、昭和46（1971）年10月30日に都市計画決定された路線について、昭和47年3月15日に整備計画の許可を得たものであった（図2-3-2）。

路線網立案にあたっての基本方針は、都心部と市街地周辺との連絡である。交通の流れは、都市を中心に東西及び南北の交通需要が特に多い。これらの交通に対処して都市を起点としたＴ字型３方向の幹線を計画し、福岡空港へのサービスも考慮した。また、路線位置の選定にあたっては、広幅員街路、埋立地などを極力利用した。

１～３号線21.2km（１号線14.8km、２号線4.9km、３号線1.5km）で事業費660億円、建設期間は昭和46年度～昭和52年度までの７年間で、浜男（現香椎）～呉服町・那の津（現天神北）間を昭和50（1975）年度中に完成させる計画となっていた。

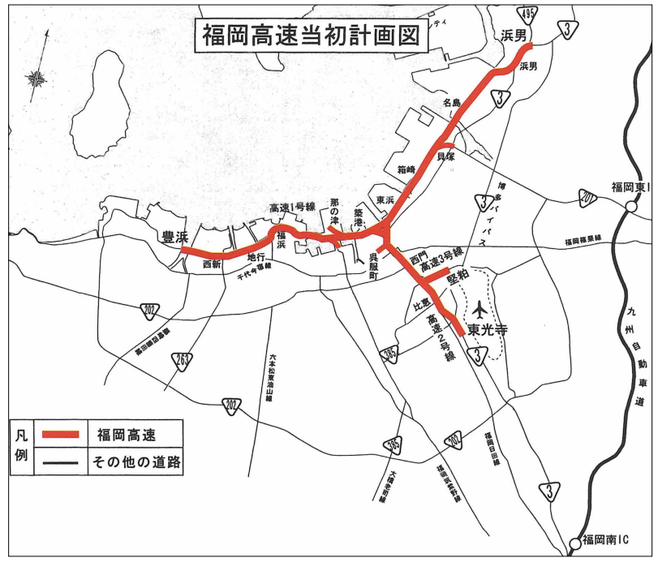


図2-3-2　福岡高速当初計画図（昭和47年３月15日許可計画）

（２）計画の変遷

その後、順次整備計画の変更を行っており、現在までに15回の変更を行っている。

①第１回変更（１・２・３号線21.2km）
【事業費1,720億円、昭和60（1985）年度完成、昭和52年7月11日許可】

１号線香椎浜出入口新設、供用開始後の交通事故などへの対処を考慮した１号線東浜出入口の構造変更、河川管理上の問題で御笠川への橋脚設置が不可能になったことによる２号線呉服町

南行入口の廃止及び西門（現千代）入口の新設を行った。

また、土地・建設資材の高騰、環境対策の強化などに伴う事業費の変更及び高速道路建設反対による用地交渉の難航に伴う工期の見直しを行った。

② 第２回変更（１・２・３号線21.2km）
【事業費1,720億円、昭和60年度完成、昭和55（1980）年８月５日許可】

築港地区に建設される国際センターなどによる将来交通需要に対処するため、１号線築港入口新設及び出口の位置変更を行った。また、須崎ふ頭臨港地区の交通混雑を避け、都心からの乗り入れの利便を考慮して須崎（現天神北）東行き出入口の位置変更を行った。

さらに諸情勢の変化に伴い２号線渡り線（博多区千代６丁目～築港本町）の線形及び車線数の変更（６車線→４車線）を行った。

③ 第３回変更（１・２・３号線19.8km）
【事業費2,040億円、平成元（1989）年度完成、昭和57（1982）年５月27日許可】

沿道環境への配慮から都心部環状線が見直しされ、昭和56年３月31日に都市計画変更が行われた。

２号線のルートは御笠川沿いから国道３号福岡南バイパス側へ変更され、これに伴い、２号線の終点を変更し、延長は4.9kmから4.4kmとした。

また、３号線の起点も変更し、延長は1.5kmから0.6kmとした。

併せて工事費の単価上昇、完成予定年度の遅れによる事業費の変更及び工期の見直しを行った。

④ 第４回変更（１・２・３号線21.1km）
【事業費2,510億円、平成２（1990）年度完成、昭和61（1986）年４月19日許可】

昭和46年10月の都市計画決定当時の都市計画審議会において、１号線の西公園以西については、その建設着工時期において最も海岸線に近い路線に変更することという意見が採択されていたことを受け、百道・地行地区埋立事業計画の具体化に伴う１号線の海岸線に近い路線へのルート変更を行った。

また、福岡南バイパスの整備が進み、都市計画道路清水上牟田線も昭和63（1988）年度に開通する見通しが立ったことから、榎田地域における交通混雑が予想されるため、２号線の終点を榎田から半道橋へ変更し（２号線4.4km→5.7km）、都市高速道路の機能とお客様の利便性の向上を図った。

併せて構造変更や単価上昇、完成予定年度の遅れによる事業費の変更及び工期の見直しを行った。

⑤ 第５回変更（１・２・３号線21.1km）
【事業費2,747億円、平成４（1992）年度完成、平成２年４月26日許可】

地価の高騰や、沿線住民の環境問題などに伴う構造・工法などの変更、消費税の導入、密接関連道路事業の負担に伴う事業費の変更を行った。

また、１号線香椎バイパス（現香椎東）～香椎間において交通量の増加に伴う交通処理に関しての県警協議、１号線百道～豊浜間において修景上の観点からの構造検討についての関係機関協議、さらに２号線榎田～半道橋間でも国が進めている共同溝整備事業との計画調整に期間を要したため、これに伴う工期の見直しを行った。

⑥ 第６回変更（１・２・３・４号線28.6km）
【事業費3,550億円、平成９（1997）年度完成、平成３（1991）年10月７日許可】

福岡市域内における交通需要に対応するとともに、幹線道路との連絡による機能強化を図るため、平成２年12月17日に都市計画変更が行われた。

１号線を豊浜から西方向に福重まで延伸して、国道202号バイパス及び福岡外環状線に連絡し、延長は18.0kmとした。

２号線は半道橋から国道３号福岡南バイパス上を南方向に月隈まで延伸して、福岡外環状道路に連絡させ、延長は6.9kmとした。

また、貝塚JCTから国道201号福岡東バイパス上を東方向に、福岡市の流通拠点である流通センターまでを連絡する４号線（延長3.1km）を新規で組み入れた。

併せて、これらに伴う事業費の変更及び工期の見直しを行った。

⑦ 第７回変更（１・２・３・４号線36.8km）
【事業費4,500億円、平成11（1999）年度完成、平成５（1993）年６月23日許可】

平成４年８月26日に、福岡前原線、福岡太宰府線、福岡粕屋線が事業主体未定の自動車専用道路として都市計画決定された。

福岡前原線及び福岡太宰府線は、当初西九州自動車道（高規格幹線道路、第１種道路）として検討された。福岡前原線は、月隈JCT～福重JCT間の福岡外環状道路及び福重JCT～前原間の福岡前原道路からなる。

このうち、福岡前原道路の事業主体は建設省、福岡県道路公社でほぼ確定していたが、その他の区間については日本道路公団、当公社、県道路公社が検討されていた。高速１号線及び２号線と接続し均一料金体系が望ましいこと、都市圏内にある道路（第２種道路）であり都市高速道路としての整備が望ましいとされたが、公社（指定都市高速道路）では国道の整備ができないという自動車専用道路の指定（道路法第48条の２第１項指定）の問題などから、事業主体未定の自動車専用道路として都市計画決定されていたものである。

その後、福岡太宰府線については、単独区間の一般有料道路では採算が困難であること、西九州自動車道は基本計画で福岡市博多区（月隈付近）が起点となっており、月隈から九州自動車道までの間は福岡太宰府線以外にもルートが考えられることから今後の検討とされ、まず福岡太宰府線が都市高速道路として整理された。なお、太宰府ICとの接続については、次回国土開発幹線自動車道建設審議会の審議を得た上で整備計画に加えることとなった。これを受け、２号線の終点を博多区西月隈２丁目から太宰府市水城２丁目まで延伸し、福岡太宰府線（月隈～水城、6.3km）を２号線として取り込んだ（２号線6.9km→13.2km）。

また、福岡粕屋線の一部（多の津～戸原、1.9km）を４号線として取り込み、４号線の終点を東区多の津２丁目から粕屋郡粕屋町大字戸原まで延伸した（４号線3.1km→5.0km）。

さらに１号線は福岡前原道路との接続を行う他、１号線百道西、２号線半道橋、４号線貝塚の出入口の新設も行った。

併せて、これらに伴う事業費の変更及び工期の見直しを行った。

⑧ 第８回変更（１・２・３・４号線36.8km）
【事業費5,100億円、平成11年度完成、平成９年８月25日許可】

平成７(1995)年１月に発生した「兵庫県南部地震」を踏まえた震災対策や車両大型化への対応のためのＢ活荷重適用、道路交通情報通信システム(VICS)の拡充、さらに現行区間の事業費及び工期の見直し(１～３号線)を行い、これらに伴う事業費の変更を行った。

⑨ 第９回変更（１・２・３・４号線38.7km）
【事業費5,630億円、平成13(2001)年度完成、平成10(1998)年２月６日許可】

九州自動車道との接続について、第30回国土開発幹線自動車道建設審議会(平成８((1996))年12月)で福岡高速２号線及び４号線が連結施設として認められたため、２号線の太宰府ICへの接続及び４号線の終点を粕屋郡粕屋町大字戸原から福岡市東区大字蒲田へ延伸(４号線5.0km→6.9km)することにより福岡ICへの接続を行った。これらにより、九州自動車道と直結した放射型の整備計画となり、計画延長は38.7kmとなった。

さらに道路交通情報通信システム(VICS)の収集系の整備やプリペイドカード収受機の導入を行った。

また、これらに伴う事業費の変更及び工期の見直しを行った。

⑩ 第10回変更（１・２・３・４・５号線56.8km）
【事業費8,360億円、平成17(2005)年度完成、平成10年12月25日許可】

平成４年８月26日に都市計画決定されていた自動車専用道路福岡前原線の福岡外環状道路について、平成９年５月、九州地方建設局及び設立団体との協議で都市高速道路として整備することが決定した。福岡外環状道路の一般部を整備していた九州地方建設局と事業区分について合意するとともに、福岡市においても新規街路事業により用地を取得することとなった。

これを受けて、２号線の月隈JCTから分岐し、１号線の福重JCTに至る５号線(延長18.1km)の新規組み入れを行った。

さらに１号線及び２号線の上部工改築(震災対策)の組み入れ及び現整備計画区間の事業費の見直しを行った。

また、これらに伴う事業費の変更及び工期の見直しを行った。

なお、平成４年の都市計画決定区間は、２号線は大野城市、太宰府市、４号線は粕屋町、５号線は春日市を通過しているが、福岡市域を外れている区間について福岡県道とするのか、または福岡市道あるいは各市町道とするのかについて建設省有料道路課、路政課などと協議し、主として福岡市への流出入の路線であるため、関係市町の了解が得られれば特例として福岡市道と認めるとの見解を得た。その後、福岡市とも協議を行い、福岡市をはじめとする関係市町の議会の議決を経て福岡市道に認定されている。

⑪ 第11回変更（１・２・３・４・５号線56.8km）
【事業費8,690億円、平成17年度完成、平成13年３月29日許可】

１号線の百道～福重間は住宅地域を通過し、用地取得が難航するともに、建設工事においても厳しい作業時間の制約や環境対策に配慮した工法での対応が必要となったことから、工事完了期間及び工事費について見直しを行った。

また、４号線も工法の変更などに伴い事業費の増額と工期の延長が必要となった。

さらに、２号線及び４号線と九州自動車道との接続合併料金所におけるETC導入及び１号線から４号線の上部工改築(震災対策)について組み入れた。

併せて、これらに伴う事業費の変更及び工期の見直しを行った。

⑫ 第12回変更（１・２・３・４・５号線56.8km）
【事業費8,680億円、平成24(2012)年度完成、平成17年２月９日許可】

１～４号線の施工完了区間の精算及び５号線の耐震・環境対策や工事におけるコスト縮減の実施などを反映し、事業費と事業期間の見直しを行った。

さらに、料金所渋滞の緩和、キャッシュレス化などによる快適性や利便性の向上を図るため、ETCの導入を行った。

また、これらに伴う事業費の変更及び工期の見直しを行った。

⑬ 第13回変更（１・２・３・４・５・６号線59.3km）
【事業費8,823億円、令和２(2020)年度完成、平成28(2016)年９月30日許可】

福岡市東部地区の交通課題である海の中道方面の交通渋滞の緩和やアイランドシティに立地された青果市場などの広域施設並びに国際コンテナターミナルなどの港湾施設から発生する交通の増大に対応するために、平成25(2013)年７月９日自動車専用道路アイランドシティ線が都市計画決定された。また、平成25年12月26日に当路線が「臨港道路アイランドシティ３号線」として港湾計画に位置付けられた。

アイランドシティ線は、その後早期事業化に向けた平成27(2015)年３月17日の福岡県、福岡市、公社による３者合意を経て、平成28年度から有料道路事業者である公社、港湾整備事業者である九州地方整備局、街路事業者である福岡市の３者による合併施行事業として行うことになった。

これを受け、アイランドシティ線を６号線として新規組み入れ(延長2.5km)を行った。

また、１～５号線についても事業完了に伴う精算を行い、これらに伴う事業費の変更及び工期の見直しを行った。

⑭ 第14回変更（１・２・３・４・５・６号線59.3km）
【事業費8,871億円、令和２年度完成、平成31(2019)年３月25日許可】

６号線について、転石などによる地盤条件の見直しに伴う土留掘削の工法変更(鋼矢板)及び地盤改良時の補助工法(先行破砕)の追加などが必要となったため、これに伴う事業費の変更を行った。

⑮ 第15回変更（１・２・３・４・５・６号線60.5km）
【事業費9,403億円、令和12（2030）年度完成、令和３（2021）年５月19日許可】

福岡市南部地域や太宰府IC方面からの国内線旅客ターミナルへのアクセス強化と国道３号福岡南バイパス空港口交差点の混雑緩和を図るため、平成27年３月17日福岡県、福岡市、公社の３者は「福岡空港関連自動車専用道路」の早期整備に取り組むことに合意した。

令和２年６月29日、当路線が都市計画決定され、これを受けて３号線の終点を博多区豊２丁目から博多区大字下臼井まで延伸するとともに、２号上り線から３号線、３号線から２号下り線への渡り線を追加し、３号線の延長は1.8kmとした（図2-3-3）。

また、これに伴う事業費の変更と工期の見直しを行った。

図2-3-3　福岡高速現行計画図（令和３年５月19日変更許可計画）

3 北九州高速道路の整備計画

（１）当初計画（１・２・３号線19.9km）
【事業費620億円、昭和52年度完成、昭和47年３月15日許可】

当初の整備計画は、昭和46年10月30日に都市計画決定された路線について、昭和47年３月15日に整備計画の許可を得たものであった（図2-3-4）。

路線網立案にあたっての基本方針は、都心と市街地周辺との連絡及び旧５市間の連絡である。北九州市の交通流のパターンは、本州～福岡方向の東西交通を軸に、２本の足をもつπ型の形態をしており、都心より主要な４方向に放射状に延ばし、特に交通需要の多い東西交通に対しては、北九州道路、北九州直方道路と都市高速道路の２路線で対処している。

１～３号線19.9kmで事業費620億円、建設期間は昭和46年度～昭和52年度までの７年間で、蜷田（現横代）～日明間を昭和50年度中に完成させる計画となっている。

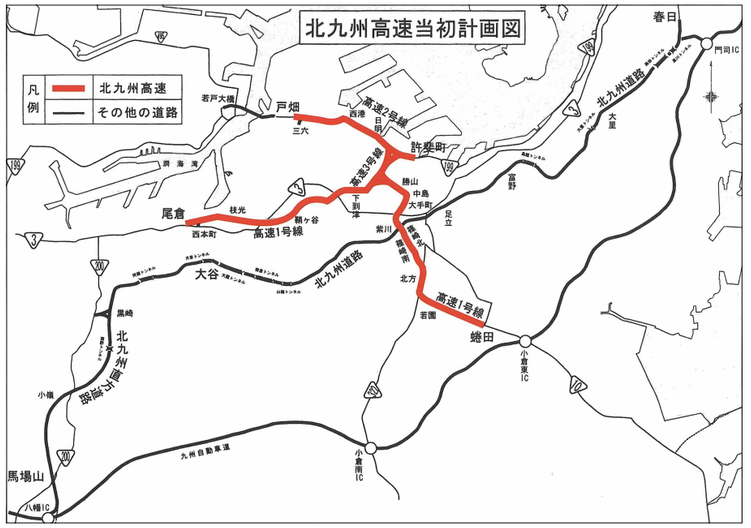


図2-3-4　北九州高速当初計画図（昭和47年３月15日許可計画）

（２）計画の変遷

その後、順次整備計画の変更を行っており、現在までに11回の変更を行っている。

① 第１回変更（１・２・３号線19.9km）
【事業費1,480億円、昭和60年度完成、昭和52年７月11日許可】

土地・建設資材の高騰、環境対策の強化などに伴う事業費の変更及び高速道路建設反対による用地交渉の難航に伴う工期の見直しを行った。

② 第２回変更（１・２・３号線19.9km）
【事業費1,480億円、昭和60年度完成、昭和55年８月５日許可】

若園地区に小倉南区役所、小倉南警察署、市民センターなどが整備されている状況を鑑み、将来交通需要への対応を図るため、若園入口の位置の変更を行った。

③ 第３回変更（１・２・３号線19.9km）
【事業費1,870億円、平成元年度完成、昭和57年５月27日許可】

労務賃金及び原材料費の高騰による工事費の単価上昇、地価の高騰、完成予定年度の遅れによる事業費の変更及び工期の見直しを行った。

④ 第４回変更（１・２・３号線19.9km）
【事業費1,870億円、平成元年度完成、昭和58（1983）年12月20日許可】

若戸大橋の車道拡幅（４車線化）に伴い、２号線日明～三六間の線形変更及び一般国道199号に接続する若戸出入口の新設を行った。

⑤ 第５回変更（１・２・３・４号線45.6km）
【事業費2,300億円、平成６（1994）年度完成、平成２年７月24日許可】

１号線下到津～西本町間6.1kmについては、昭和48（1973）年のオイルショック以降、北九州高速の交通量の伸びが低下し、将来の採算性が非常に厳しいこと、区間事業費が膨大であること、完成までに相当な期間を要する事などの理由により、「北九州高速道路採算検討委員会」の提言を受け、事業を凍結していた。

一方、日本道路公団が管理している一般有料「北九州道路」及び「北九州直方道路」（以下「北九州道路など」）は、昭和63年３月の九州自動車道の北九州市域の全通に伴い、北九州高速と同様に、都市内の交通を受け持つ自動車専用道路の性格を有するようになってきた。

これらのことから、昭和63年５月の「北九州高速道路採算検討委員会」の提言及び「北九州都市計画道路網再検討委員会」の報告を受け、１号線下到津～西本町間6.1kmを削除し、代替路線として北九州道路などを新たに４号線（延長31.8km）として取り込むことにより、都市高速道路網の充実を図ることとした。また、これらに伴う事業費の変更及び工期の見直しを行った。

⑥ 第６回変更（１・２・３・４号線45.6km）
【事業費2,330億円、平成９年度完成、平成６年３月９日許可】

４号線の紫川～大谷間に、戸畑区中心部へ向かう北九州市道清田山路松尾１号線へ接続する山路出入口の新設を行った。

また、トンネル防災工事などによる改築費の増加が生じたため、これらを踏まえた事業費の変更及び工期の見直しを行った。

⑦ 第７回変更（１・２・３・４号線45.6km）
【事業費2,410億円、平成９年度完成、平成８年１月10日許可】

兵庫県南部地震を踏まえて、既設橋脚の耐震補強を図るため、事業費の変更を行った。

⑧ 第８回変更（１・２・３・４号線47.1km）
【事業費2,640億円、平成13年度完成、平成９年12月３日許可】

平成８年10月30日、東九州自動車道の事業化にあわせ、１号線の横代から長野までの延伸及び小倉東ICへの接続が都市計画決定された。公社は国道10号曽根バイパスの混雑緩和と都市高速道路の端末であった横代出口の渋滞解消などを勘案して、長野～横代間を先行して事業に取り組むこととし、１号線の起点を小倉南区横代北町２丁目から小倉南区長野２丁目に変更し、1.5kmの延伸を行った。

一方、小倉東ICの接続は、東九州自動車道が整備されるまで乗り継ぎの交通量は少ないと判断し、採算性の観点から第８回整備計画への取り込みは見送った。

さらに道路交通情報通信システム（VICS）の拡充及び橋脚耐震補強の対象基数増、都市計画道路都下到津線の事業化に併せ１号線との連結事業の追加を行った。

また、これらに必要となる事業費の変更及び工期の見直しを行った。

⑨ 第９回変更（１・２・３・４・５号線54.7km）
【事業費3,770億円、平成16（2004）年度完成、平成10年11月12日許可】

平成５年12月27日に戸畑大谷線（戸畑～大谷）が事業主体未定の都市計画道路として都市計画決定された。４号線及び国道３号戸畑バイパスの交通渋滞の緩和と周辺地域の利便性向上、並びに、今後の響灘港湾開発、東田地区開発、学術研究都市など沿道地域の開発による交通量の増加が見込まれることから、戸畑大谷線を５号線（延長7.6km）として新規に組み入れた。あわせて２号線の西港から大谷方面への利便性向上のため西港入口を組み入れた。

また、４号線の紫川JCTの渋滞対策として１号線渡り線の車線拡幅、震災対策として上部工の落橋防止、トンネル防災としてのトンネル覆工背面の空洞充填及び消化設備共同溝化などの改築、有料道路ネットワーク化による全国相互利用者サービスの観点からプリペイドカードの導入を行った。

併せて、これらに必要となる事業費の変更及び工期の見直しを行った。

⑩ 第10回変更（1・2・3・4・5号線49.5km）
【事業費3,600億円、平成20（2008）年度完成、平成16年３月22日許可】

第８回変更で見送った1号線の小倉東IC接続について、東九州自動車道の供用と新北九州空港の開港にあわせて取り組むこととし、１号線と九州自動車道小倉東ICとの連結事業の追加を行った。

また、２号線と都市計画道路響灘戸畑線（若戸トンネル）との連結事業を追加したが、北九州高速との接続は原因者である北九州市が響灘戸畑線の事業で実施することで合意し、事業費の追加は行わなかった。

また、老朽化した４号線の全面的な補修を実施する大規模補修工事の追加及びETCの導入を行った。一方、これら事業の追加にあたっては、事業の緊急性や北九州高速の採算性、通行料金への影響などを総合的に判断し、整備計画で組み込んでいた５号線２期区間（戸畑～枝光間）の削除及び２号線西港入口の削除を行った。

併せて各事業中路線の精算を行い、これらに伴う事業費の変更及び工期の見直しを行った。

⑪ 第11回変更（1・2・3・4・5号線49.5km）
【事業費3,600億円、平成20年度完成、平成22（2010）年２月25日許可】

５号線と北九州市が事業を進めていた北九州市道東田前田２号線（尾倉出入口）との連結位置の追加及びこれに伴う料金所の位置と名称の変更（枝光料金所→東田料金所）を行った（図2-3-5）。

また、大規模補修工事を含む各号線事業完了に伴い、号線毎の事業費の精算を行った。

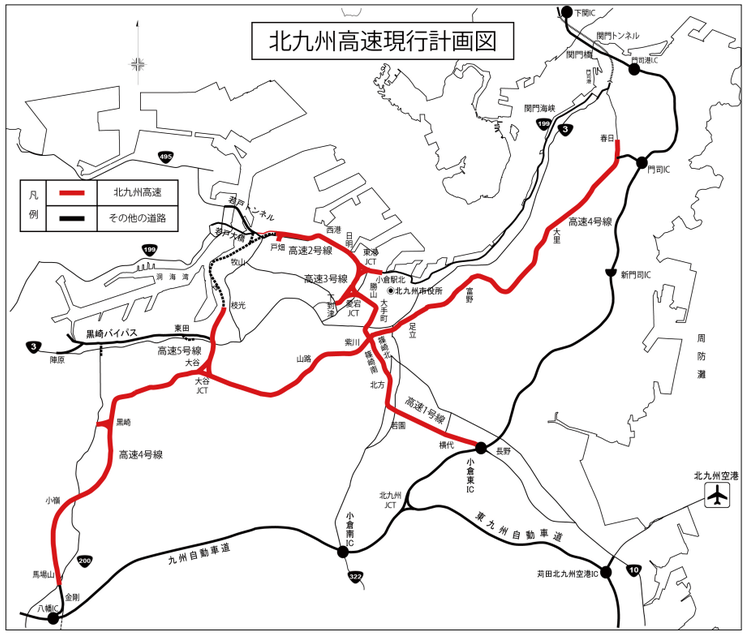


図2-3-5　北九州高速現行計画図（平成22年２月25日変更許可計画）

福岡高速道路建設の沿革　第3章

第１節　最初の開通と延伸（１次～７次供用）
1. 最初の開通（１次供用）— 40
2. 都心部との直結（２次～４次供用）— 42
3. １号線の西部延伸（５次～６次供用）— 46
4. ２号線の南部延伸と３号線の新設（６次供用）— 51
5. １号線の改良と東部延伸（６次～７次供用）— 53

第２節　九州道、西九州道との接続（８次～12次供用）
1. ２号線の南部延伸と太宰府IC接続（８次～９次供用）— 56
2. ４号線の新設と福岡IC接続（９次～10次、12次供用）— 60
3. １号線の西部延伸と西九州道接続（11次供用）— 64

第３節　５号線の新設と環状化（13次～18次供用）
1. 路線の概要 — 68
2. 事業化の経緯 — 69
3. 関連事業との調整 — 69
4. 地元との調整 — 70
5. 各工区の用地取得と工事の概要 — 71

〈コラム〉
- ●アジアハイウェイ — 76
- ●高速道路の通称名と色彩 — 77

第４節　６号線（アイランドシティ線）の新設（19次供用）
1. 路線の概要 — 78
2. 事業化の経緯 — 80
3. 関連事業との調整 — 81
4. 地元との調整 — 83
5. 用地取得の概要 — 84
6. 工事の概要 — 85
7. 供用開始と整備効果 — 91

〈コラム〉
- ●６号線における新たな景観の創出 — 93
- ●６号線工事における苦労話 ～６号線分合流部の既設橋梁補強など～ — 95
- ●福岡高速６号線（アイランドシティ線）開通式典 — 97

第５節　３号線（空港線）の延伸
1. 路線の概要 — 98
2. 事業化の経緯 — 100
3. 関連事業との調整 — 101
4. 地元との調整 — 102
5. 用地の取得 — 102
6. 円滑な事業実施に向けて — 103

第１節　最初の開通と延伸（１次～７次供用）

1　最初の開通（１次供用）

（１）路線の概要

１号線は、福岡市の北側博多湾沿いを国道３号及び国道202号に沿って走り、福岡市の都心である天神の北側をほぼ中央に東西に延びる路線である。

１次供用として当初計画されたのは、海沿いの旧国道３号（現国道495号）と香椎バイパスとして整備された現国道３号が合流する香椎出入口を起点とし、都心向けのサービスである名島、貝塚、箱崎、東浜の出入口を経て、御笠川の千鳥橋JCTを越えた２号線呉服町出入口までの区間であった（図3-1-1）。しかしながら、御笠川手前での用地交渉の難航と地元交渉の遅れから、昭和55（1980）年、東浜までの供用に踏み切ることとなった。なお、昭和52（1977）年の整備計画変更で都心向けの香椎浜出入口と、香椎方面向けの東浜東出入口が追加された。一方、名島出入口は１次供用時は地元から設置が認められず、5で後述するように平成４（1992）年の設置となった。また、貝塚出入口は国道３号を越えた国道201号東バイパスに連絡する都心向けのサービスであったが、平成14（2002）年の福岡高速４号線の新設により、粕屋方面向けのサービスに変更されている。

図3-1-1　路線概略図

（２）地元交渉の経緯

都市計画決定当時から名島地区を中心に路線反対運動があり、香椎浜埋立地の北端を通り名島の北側の海側を通れとの要望があがっていた。名島は、大正時代に海を埋立てて火力発電所が建設され、その周辺は火力発電所からでるコークス（石炭の燃えかす）によって埋立てられた。当時はその香椎浜埋立地も完成したばかりであり、日本住宅公団などによる住宅建設も始まったところであった。名島の火力発電所は取り壊され、周囲は閑静な環境に生まれ変わっていた。

地元交渉は難航を極めた。国道３号は多々良川を渡る名島大橋で渋滞しており、道路建設に理解を示す意見もあり、まさに総論賛成の各論（路線）反対の状況であった。

公社の設立団体である福岡県及び福岡市、並びに地元の県議会議員や市議会議員の協力のもと、地元交渉は粘り強く行われたが、最後の決め手は福岡県庁の移転であった。当時福岡県庁は天神から東公園に移転することが決定され、東公園の一部を削ることから、その公園用地の代替公園として、名島の火力発電所跡地をあてることとなったのである。

この火力発電所跡地は広大であり、その北側を都市高速道路が通過し、残り地を公園として利用する案であった。これにより、公園建設で環境整備が図られることから、地元は軟化し、条件闘争に切り替わり、高速道路の路面高を下げることや、高速道路利用車の速度を抑制する装置（速度超過車両への警告装置）の設置などを条件に建設が了承され、昭和53（1978）年９月、地元との協定締結に至った（写真3-1-1）。しかしながら、名島出入口については未だ了解できないとして、建設は認められずに本線のみの建設に着手した。もっとも、将来のことを考慮して多々良川橋梁については、平面街路を築造する構造（下部橋脚は平面街路と高速道路を兼ねる一体構造）を認められた。

写真3-1-1　名島地元との調印式
（左側：署名する公社理事長）

１次供用が東浜までとなった経緯の１つに、新千鳥橋の建設が上げられる。東浜埋立地と中央ふ頭（沖浜町）との連絡は港湾の長年の懸案であったが、昭和55年完成を目指して着工されたのである。当初は２車線の仮供用であったが、この計画に乗っかった形で、都市高速道路を供用すべく東浜までの完成を急いだ。

しかしながら、問題もあった。この新千鳥橋の沖浜側に博多ふ頭駅があり、貨物線が横断していた。本数は１日５～７本であったが、駅の車線入替えなどで長時間の遮断が予測された。その解決策として中央ふ頭の道路拡幅を行い、迂回路を整備した。

（３）用地交渉の経緯

箱崎埋立地内は、36m幅の港湾道路上に高速道路を入れる計画となっていたが、港湾局側から高速道路の橋脚部の立地により６車線道路計画が困難として、40m幅とすることとなり、４mの買い増しを公社で実施した。香椎御島崎の国道３号から香椎浜の街路（箱崎香椎線）までは難渋を極めた。浜尾川に沿った古い町並みであり、抵抗も強かったが、粘り強い交渉の結果、高速道路高架下の活用により、駐車場不足の解消と子どもの遊び場、折からのゲートボール人気にあやかった老人の憩いの場の提供で、福岡市の公園計画と一体化するなど関係者の協力を得て、合意することができた。

当初の東浜出入口は、香椎方面からの出口だけで、ダブルデッキの１層目から右回りで今の半分程ループして着地する構造となっていた。用地の取得は工場敷地の半分を買い取るものであったが、それでは工場が立ち行かないとして応じてもらえず、種々検討の結果、全移転買い取りとなったものである。

もともと管理事務所などの用地の必要性や、管理基地から郊外向けの入口の必要性の議論があって、東浜に管理用の出入口を設ける検討が始まり、暫定供用の発想となり、東浜出入口敷地内に管理事務所の建設、後には本社の移転増築に繋がっていくのである。

（4）工事の概要

箱崎埋立て地内から工事は着手された（写真3-1-2）。埋立て工事は未だ半ばであり、軟弱地盤の改良を兼ねて、高速道路用地内に工事用道路を敷設することから始めねばならなかった。工事現場の仮設事務所も傾き、今日使った重機が翌日には土の中に埋まり、翌日はその掘り起こしからのスタートという有り様だった。

名島では地下の巨大構造物に難渋する。火力発電所の基礎構造物は埋め殺しされており、火薬を用いて破砕したのちに掘り起こしたが、周囲の住家を考慮し、弱火薬を用い、古畳を被せて発破による散乱を止めるなど、工事環境にも知恵が求められた。

箱崎船溜前の筥崎宮前橋は、筥崎宮の前にある漁港口を横断する海上橋である。博多の祭りである山笠の御汐井取りで多くの市民や祭り参加者の無事を願う砂浜の目前であったことから、鳥居の曲線を取り入れた３径間連続立体ラーメン構造が採用され、景観的に優れた構造となっている。架設工事は省力化、安全性、工期短縮などの利点から、大型フローティングクレーンによる大ブロック工法を採用した。

東浜出入口は当初は鋼構造で検討されたものであったが、経費の節約、維持管理コストを考慮し、PC桁構造とした。当時、PC橋梁は直線で用いるものとの常識があったものをあえてループ型のカーブ地点で採用したもので、工事は未経験の中で無事完成した。

昭和55年10月20日、暫定的に東浜地区の本線上に２ブース２レーンの料金所を設置し香椎～東浜間が供用した。昭和58（1983）年築港供用時に名島本線、貝塚、箱崎に各々料金所を設置して、現在の徴収体制が確立した。

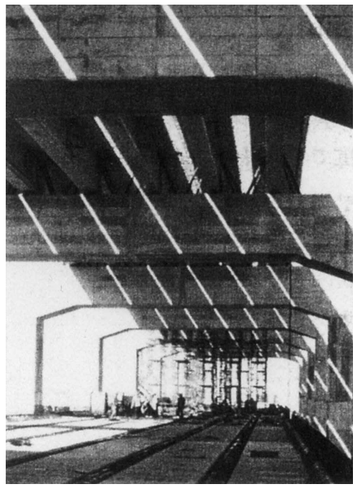


写真3-1-2　箱崎ふ頭工事現場
（昭和49年秋）

2　都心部との直結（２次～４次供用）

（1）路線の概要

１号線の延伸は、東浜ふ頭の東浜出入口から御笠川を横断、JR貨物の引込み線（現在は廃止）と交差し、博多船溜り（現在は埋め立てられ国際会議場）入口を跨ぎ、福岡国際センターの海側を通過して築港出入口で、博多区に接続する。さらに那珂川河口部で競艇場をかすめて須崎ふ頭に乗り入れ、天神北出入口に至る、港湾地域を通過する路線である（図3-1-2）。天神北出入口は、当初東向きと西向きとは別の位置に計画されていたが、ふ頭地域の有効利用及び高速利用者の利便性を考慮して現在の同一場所に都市計画変更され、併せて接続する平面道路の幅員も変更された。

２号線は、御笠川河口部千鳥橋JCTから１号線と分岐し、国道３号に沿って南下する路線である（図3-1-2）。呉服町出入口は千鳥橋JCTからわずか0.8kmと離隔が非常に短いため交通処理が難しく、接続する通称五十メートル道路と言われる主要幹線道路は、博多祇園山笠ルートともなっていた。このため山笠・地元関係者との協議により、入路が約９％の急勾配を有し、交差点に接続する出入口となっている。

図3-1-2　路線概略図

（2）地元交渉の経緯

当区間は、香椎～東浜間以上に地元交渉が難航した区間で、対象物件の買収や博多の伝統行事「博多祇園山笠」関連で了解を得るまでに時間を要した箇所である。

２号線の千鳥橋JCTから呉服町間については、千代地区、呉服町出入口地区住民の強硬な路線反対にあい、御笠川手前の製糖工場との用地交渉成立後やっと協議を行うことができた。

千代６丁目地区は国道３号と都市高速道路に挟まれた地域となることから環境問題（特に騒音対策）が焦点になり、高速道路沿いに植樹帯を設けて了解を得た。

千代３丁目地区は、沿線にある寺院の県内各地在住の檀家集団から大反対に遭った。当地区は関連道路である国道３号拡幅及び千代地区再開発と事業などが輻輳していることもあり、福岡市など関連部局と協議・調整しながら対応にあたったが、なかなか解決の糸口が掴めず交渉は長期に亘った。

呉服町出入口が接続する地点は、「博多祇園山笠」の七流れの１つである「恵比須流」の清道と交差し、『山笠は、ものの下は通らない』との不文律と相反することから、地元住民及び山笠関係者から猛反対に合い、市議会議員の仲介で地元大浜校区自治連合会長さんと接する機会を得、山笠関係者とも協議する糸口ができた。山笠のルートを一部変更して貰うことで合意を得て、そのルートに関するレリーフを残すこととした。

この他にも沿線の企業などからは、掲げている「看板」が見えなくなり営業妨害との反対もあり、この対応にも苦慮した。

（３）用地交渉の経緯

公社発足当時から、福岡高速の用地確保の最大難関と言われたのが千代町にある製糖工場であった。第１次供用の成否を決する、東浜での暫定供用となったのもこの問題であったとも言える。当時、福岡市では箱崎埋め立て地に食品コンビナートを計画中で、そこへの移転が進むものとの期待があったが、砂糖離れのなかで、自力で移転する経済情勢でもなく、計画説明から足掛け７年を要する用地交渉であった。

御笠川を越えた沖浜町には国鉄の貨物駅である博多港駅があり、橋脚部を買収し、上空占用とした。また、博多船溜りの傍には、博多水上消防署と外国船など大型貨物船に食料や飲み水を販売供給する会社があり、どちらも船溜り傍の現在地から移転することは業務内容上できないと断られ、交渉が難航した。現在は博多船溜まりは埋め立てられている。

さらに、博多船溜りを越えた築港地区では、旅館が契約締結後に補償内容に不服があると訴えて、公社初の訴訟案件となり、公社も初の収用裁決申請を行うに至った。

那珂川の河口を左に競艇場を見て渡ると須崎ふ頭となるが、ここには、し尿を集積する中継所と木材会社がある。その中継所の真ん中を高速道路が突っ切ることとなったことから、交渉を受け付けてもらえず、福岡市土木局の仲立ちで港湾局、都市計画局を巻き込み、清掃局と協議をかさね、分断した高速道路高架下を占用させることで決着をみた。また、木材会社は、高速道路により公道と接することができず、無道路地となることから、これも通路部分の占用を条件に妥結した。

須崎ふ頭の天神北出入口は、当初須崎ふ頭中央道路に「東向き」が北側に取りつき、「西向き」が南側に取りつく計画であったが、北側では海に向かっており、ほとんどの利用者がＵターンせざるをえず、危険、不便だとして南側の現在地に併合された。そのため、須崎ふ頭中央道路の拡幅が必要となり、各種倉庫群の移転交渉が持ち上がった。倉庫業には荷物集積の車寄せが必要で、一般車両の流入を嫌う風があり、倉庫組合が反発し、交渉は難航した。この地区には幸い高速道路高架下に空地があり、駐車場として利用してもらうこととなり、福岡市港湾局の協力を得て、移転先の確保などを行い、無事移転を終えた。しかし、倉庫組合とは高架下駐車場の管理手法でさらに難航し、その管理を倉庫組合に加盟する業者が設立した駐車場の管理協会に委託することで納まった。

一方、２号線は、御笠川の右岸を上ることとなるが、そこには戦後の仮設住宅群が所狭しと並び、福岡市建築局の協力を得ながら、市営集合住宅への移転などを進めた。

国道３号に面する位置には、運送会社の４階建てのビルがあり、その３分の１ほどが高速道路に係ることから、交渉の結果、この部分を切り取る形での補償を行い、ビルはきれいに切られ、細長い建物となったが、今はそれも壊されて跡形もない。

千鳥橋交差点付近では、高速道路用地確保のため国道３号が狭くなるので、高速道路用地の反対側の国道沿いを買収し、国道の現況を確保した。このため、三角地が出現し、利用価値が減少して難航したことから当該地を工事事務所として利用するなどした。

呉服町出入口は御笠川を渡った昭和通りに計画され、現況確保のため昭和通りの拡幅が必要であった。山笠のルート問題もあり、用地交渉は一時棚上げされたが、山笠問題の解決と時を同じくして解決をみた。

（４）工事の概要

①　１号線東浜～天神北（２次、４次供用）

当区間は、昭和52年度より工事着手した。

国鉄（現JR貨物）が管理する福岡貨物ターミナル駅（箱崎ふ頭）から博多漁港駅間の臨港本線とそれに接続する福岡市公共臨港線が数本営業しており、上・下部工の近接施工時には国鉄関係部署との現地立会が日課であった。特に天神北出入口部は、福岡競艇場利用者からの交通量に加え、出入口接続による交通量増加対策として臨港線踏切に信号機を設置することになった。

また、二級河川御笠川、那珂川や博多船溜り（現国際会議場）などを長径間で渡る長大橋梁の施工区間が多く、特に河川内の橋脚基礎は止水と河川断面確保から鋼管矢板井筒基礎とし、現在ではほとんど見なくなったディーゼルパイルハンマーによる施工であった。那珂川を渡河する橋脚は、福岡市港湾局所管の臨港道路須崎東浜線の橋脚と一体構造にて計画されたことから、受託による一体施工を行った。

博多船溜には総重量550ｔの橋梁を架設した（写真3-1-3）。工事は２日間に亘り行われたが、この橋桁は地上からの架設が困難であるため、筥崎宮前橋架設の時と同様に、橋桁の海上輸送という方法がとられ、700ｔ吊起重機船が使用された。博多船溜は両脇を中央ふ頭と博多ふ頭にはさまれたその奥に位置し、各関係機関の協力を得て９時～ 12時まで船の航行を禁止しての作業であった。

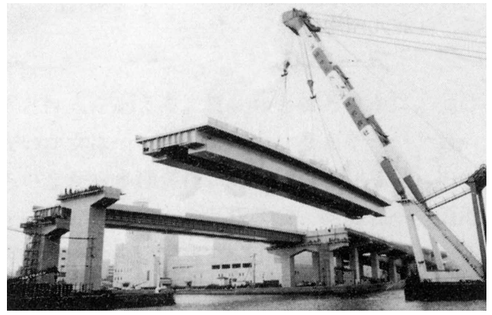


写真3-1-3　博多船溜橋梁架設工事

東浜～築港間1.5kmは昭和58（1983）年10月６日、築港～天神北間1.0kmは同62（1987）年11月６日に供用することができた。

②　２号線千鳥橋JCT～呉服町（３次供用）

当区間は、御笠川沿いの国道３号上の路線である。国道３号中央分離帯及び御笠川護岸部には兼用工作物として門型橋脚を施工することから、河川管理者との協議により河積確保のため、まず左岸の改修工事から実施した。

国道３号沿線は、関係町内地元説明に時間を要し、昭和56（1981）年にようやく橋脚基礎工事の施工となった。１次供用区間の香椎地区以来の主要幹線国道上（当時、交通量62,000台／日）の工事で、基礎工から橋脚・桁架設はほとんど夜間工事となった。

呉服町出入口は街路中央部に接続するため、市道博多姪浜線（昭和通り）の石堂大橋を拡幅することとなり、また出入口橋脚も御笠川内に設け街路橋脚との一体構造となっていることから、福岡市より石堂大橋拡幅工事を受託して同時施工とした。出入口との交差道路に高さ制限を設けたことで山笠ルートの変更が生じたことから、「恵比須流」のルートであった堅町筋に面する橋脚壁面に、「流れ」を記念保存する趣旨で「レリーフ絵付け陶板」を張り付けている。また、「千代流」の関係者からも「山笠の上を車や人が通ることになる」との意見があり、交渉の結果、高架橋の桁に「その上には何もない」という意味の「雲」の天板を張り付けた。

千鳥橋JCT～呉服町間0.8kmは昭和61（1986）年４月23日に供用し、昭和62年11月に天神北まで供用した１号線もあわせて「都心と直結する都市高速」路線となった。

3　１号線の西部延伸（５次～６次供用）

（１）路線の概要

天神北出入口料金所から左にカーブを切ると長浜船溜を横に見て一旦下り、１号線本線に合流する。合流時には上り始めており、瞬く間に海面上40mの荒津大橋のワイヤー越しに博多湾が広がる。左の荒津山を過ぎると福浜の埋立て地に入り、右側には鵜来島が見える。伊崎船溜を過ぎると、左側に巨大なドーム球場が迫り船の形をしたホテルの先端が見え、百道の出口へと下って行く（図3-1-3）。NHKの朝ドラマ「走らんか！」（平成７（1995）年10月～平成８（1996）年３月放映）のオープニング映像で全国に流れ、福岡でも屈指のドライブコースとなった。

昭和59（1984）年の秋、福岡市は市制百周年記念事業として、昭和64（1989）年にアジア太平洋博覧会を埋立て中の百道浜、地行浜地区で開催することを発表した。同59年の12月市議会は同博覧会に質問が集中、同会場へのアクセスについて市は地下鉄と都市高速道路をあげた。

当時、１号線は、築港～天神北間に供用の目途がたち、西公園への大橋の建設にも着手し、西公園までの供用は同63（1988）年を目標にしていた。しかしそれ以西は同65（1990）年度以降としていただけで、具体的計画は確定していないのが実情で、ルート変更の都市計画手続きも必要であり、埋立て直後の工事の心配もあった。

当初の都市計画は、西公園から陸地側に入り、当時の海岸線、現在のよかトピア通りを西進するものであったが、「埋立て事業が進んだ場合、西公園以西の路線は（埋立て地）海岸線に近い所に見直す」との附帯意見があった。同ルート変更は昭和60（1985）年６月に都市計画決定し、同61年4月に建設大臣の整備計画変更許可を受けた。

図3-1-3　路線概略図

（２）地元交渉の経緯

当時、地行浜、百道浜の埋立て工事は進捗していたが、その前の福浜はまだ海の中であった。公社では、海中に橋脚を建て、伊崎漁港を跨ぐことも検討したが、福岡市港湾局からは漁業補償も済ませており埋立てで工費も節約できるのではとの提案があり、協議の結果、博多港開発㈱で埋立て工事を行い、公社は高速道路用地を買い取る他支障となる物件の補償費及び伊崎漁港の移設費用を負担することとなり、昭和60年７月に覚書を締結した。

昭和60年９月、福浜にある福岡市立当仁中学校PTAと当仁中を騒音公害から守る会からの２件の請願が福岡市議会に出された。いずれも「高速道路を校舎からできるだけ離し、騒音、排ガス対策を行うこと」を訴えていた。福岡市議会は、翌61年１月コース変更については不採択、防音については採択という分離採択の結論を出した。現場の協議はなかなか進まなかったが、防音壁で学校環境衛生の基準をクリアできる事を確認し、高架下などを中学校の体育広場として利用することでほぼ話し合いは片づいた。

埋立て工事は順調に捗る一方、港の移設などで関係する漁協との調整には細心の注意が必要であった。埋立て工事で特に海の汚濁の問題があり、埋立て工事は博多港開発㈱が行ったが協議には公社も出席が求められた。また、埋立て工事の進捗にあわせ高速道路本体の河川内の時間のかかる工事（菰川工事－ディビダーク工法）が追いかけるように発注（昭和61年10月）される工程でもあった。

その菰川の上流である大濠公園では、当時大改修が行われていて、空堀にして土壌の改良があり、黒門通りではその菰川に蓋が被せられ、道路拡幅も行われていた。菰川に面する新伊崎港では水質が悪化し、港内の船に取り付けた生け簀では魚介類が死滅する恐れがあった。そこで補助も受け港内に人工生け簀を作ることとなった。

福浜の埋立て工事は約80億円で昭和62年中に終わり、地行の埋立て地内でも同年度当初には杭打ち機が林立し、高速道路工事は本格化した。

ところで、荒津大橋工事や荒津通り（荒津豊浜線）の高速道路工事は、渋滞する陸路を避け、海路から資材を搬入することで、港銀座通りを中心とする地元同意を取り付け、ほぼ順調に推移していたが、昭和62年に入り、荒津通りに面する港３丁目の住民から待ったが掛かった。荒津は福岡市の石油基地で、荒津通りから港銀座通りへはタンクローリーが走るものの、南側の荒津山に沿って低層住宅の連なる静かな環境にあった。そのタンクローリーが高速道路に乗らず今まで通り下を走れば高速道路に蓋をされた状態の荒津通りは反射音とほこりで環境が悪くなると言うものであった。地元説明会では灰皿まで飛んでくる激しいものであったが、「タンクローリーは半分以上が高速道路に乗ります」と言い切って、地元要望を受けて万一の場合の防災設備、消火器など設置を行うこととした。また、地元から要望があった集会所は、土地がなく、実現することは困難と思われたが、荒津通りから荒津山に延びた市道が山の裾で切れているのに目を付け、福岡市に相談したところ時の局長は工事進捗に必要ならと受けていただき、道路の半分を切り取り払い下げいただいた。そこに工事業者の共同事務所を設置し、工事終了後地元町内会に譲渡して、地元とはその後工事終了まで事なきを得た。

福浜の市営高層住宅群からも騒音や環境を心配する声は強く、各棟毎に説明会は持たれた。車の駐車場として前面の埋立て地が利用できるかに関心が集まり、緑地計画を一部駐車場計画に変更することで大方の同意が得られた。

（３）用地交渉の経緯

この区間の用地は、荒津通りの拡幅に伴う民地買収と福浜地区及び地行浜、百道浜地区の埋立地買収である。

荒津通りの拡幅は、石油基地の社宅など比較的協力的であったが、幼稚園は敷地が狭く、わずかの用地買収でも園が成り立たなくなる程の問題で、他に移転など考えられず、やむを得ず線形をやや北に振る設計変更を要した。

荒津通り北側の中部下水処理センターについては、他への移転などは考えられず、区分地上権設定とすることで協力を得た。

福浜地区は、博多港開発㈱により埋立てられ、用地の取得は埋立て原価プラス会社の利益相当額を考慮して決められた。地行浜地区及び百道浜地区の用地買収については、福岡市港湾局の埋立て原価を参考に決められた。

工事損害で特殊な案件が荒津で発生した。石油タンクの傾斜である。もともと現地は埋立て地で表面は砂地であり、土留めをしても砂が動いて石油タンクの傾斜が進行し、備蓄に支障を生ずることとなった。交渉は難航し、補償額に倍の開きがあったが、消防法による石油タンクの許容傾斜値を参考にして交渉し、補修工事の52％で妥結した。

（４）工事の概要

① 天神北～西公園（５次供用）

当区間は、下部工が鋼橋脚、上部工が鋼桁であり、また荒津大橋を含む区間である。工事場所は港湾道路、荒津豊浜線、公社用地、沿線には一部民家は有ったものの事業所がほとんどで、他工区ほど交通処理、沿道対策の難しさは無かったが、中部下水処理場前面は西公園の山が落ち込んでおり、基盤が浅くブレーカーなどによる岩掘削に苦労した。

那の津の上部工架設は、荒津大橋接続のために桁下高が35mと高いため、製鉄会社と大浜漁港の用地を借地し、１径間に１カ所のベントを設置して、地上で桁を繋いで300ｔのクローラークレーンで架設したが、当地区は埋立地で地耐力が無く、ベント基礎にH鋼を打設した。

荒津地区では、上部桁架設中にクレーンのブームが橋脚に接触し、折れて桁を落としたが、関係者の努力により工事が再開できた。

西公園ランプから荒津地区海側へは、当初計画ではタンクローリーなどの乗り入れができなかったので、オフランプの縦断勾配を８％にして着地位置を下げ、オンランプの料金所を高架上から平場に移し、ランプの縦断勾配を９％にして着地位置を下げ交差点処理で乗り入れを確保した。

荒津大橋は中央区博多漁港の入口を跨ぎ、那の津（須崎ふ頭）と荒津（西公園下）を結ぶ長さ345mの九州初の本格的な大型斜張橋である。設計にあたっては、海上保安庁が定めた航路幅100mの確保と湾内にある造船所で建設される最大船舶が航行できる桁下のクリアランス（38.0m＋余裕1.0m）の確保が必要であった。また、上空高さについても飛行区域内の航空制限として、T.P（東京湾平均海面）＋105m以内の制限があった。吉村虎蔵九大名誉教授を委員長とする「須崎西公園連絡橋技術委員会」を設置し、形式を決定した。

架設地点は１日約500隻近い船舶が航行する航路にあたるが、架設時の航路閉鎖は、安全上どうしても必要な措置であった。関係者と繰り返し協議を重ねた結果、協力を得る事ができたが、航路閉鎖は、中央卸売市場が休場となる日祭日の４～５時間に限られた。また、架設時期が台風シーズン及び冬季の季節風が強い時期になることなども踏まえ、フローティングクレーンによる大型ブロックの一括架設工法を主体に、航路部は巻揚機による中ブロック架設、荒津側はトラッククレーンによる単材架設の３工法により施工することとなった。主塔架設は主塔本体に取付けたせり上げ方式のクリーパークレーンにより行った。

荒津大橋の橋脚の施工にあたり、競艇場の海側にある中部中継所から中部下水処理場へ屎尿を送る圧送管が支障となり移設の必要が生じた。しかし、開削では航路を閉鎖し工事が不可能であったため、那の津ふ頭側にある大浜漁港の用地を到達坑と資材置き場、作業ヤードとして借地し、石油パイプライン敷設用に開発された弧状推進工法（パイロット孔を到達させて拡大させ鋼管を引き込みながら敷設）で移設した。

昭和63年10月31日、天神北～西公園は開通した。開通前の10月23日、荒津大橋を歩行者天国とし、一般公開したが、予想を大きく上回る３万人の人出があった。

荒津大橋は、斜張橋特有の軽快で美しい幾何学模様を創り出し、平成元（1989）年度の第三回福岡市都市景観賞を受賞した。優雅で力強い姿はアジアに開かれた海の玄関口・博多湾のランドマークとして、また福岡市民のシンボルとして多くの人達に親しまれているところである（写真3-1-4）。

写真3-1-4　荒津大橋

写真3-1-5　橋脚施工中

② 西公園～百道（６次供用）

福浜埋立地内では、福岡高速では唯一の盛土による建設が実施された。工事に使用した盛土材料は、購入土（山土）約３万８千㎥及び流用土約２万６千㎥で、流用土については、高盛土部の下部路体において山土とサンドイッチ状（互層）にして締固管理（厚30cm以下）を行い有効利用を図っている。また、法面（のり）については、まさ土約１万㎥を使用し、張り芝により保護処理を行うと共に、海側には松原をイメージして松の木を植栽し、背後地側には防音壁の目隠しを兼ねて法肩にキョウチクトウを植栽することで、景観に配慮した整備も行った。

地行浜、百道浜では海浜公園計画があり、陸側に20mの計画変更が生じたので、事業費（用地買収面積）削減のため、盛土構造から高架構造に変更した（写真3-1-5、6）。しかし、当時の埋立て土地利用計画が住宅地、学校で、環境施設帯（車道端から10m）を確保することとなったが、その後高速道路に隣接してドーム球場やホテルが建設され、環境施設帯が不要となったので、百道浜の用地と交換した。

景観を考慮して橋脚は曲線の撥型、桁は桁下空間を取るためにPCホロー中空床版、菰川は変断面のPC箱桁とした。柱の大きさを統一するために分散沓を採用すると共に、桁下面の添架物をなくすためにケーブルラックを高欄の外側に設置し外装板で覆った。なお、アジア太平洋博覧会に間にあわせることが至上命令であり、樋井川の上部は工程の都合上鋼桁とした。

写真3-1-6　橋面と盛土完成

昭和61年10月に菰川、樋井川の工事に着手したが、菰川の工程が最も厳しかった。両側に桟橋を設置し、河川内橋脚を工事排水による河川の汚濁が無いように注意して２基同時に施工し、桁はワーゲン４基で施工した（写真3-1-7）が、橋面が完了したのが平成元年１月で、引き続き舗装、施設工事を行い、なんとか平成元年３月の供用に間に合った。

地行浜は埋立て地で民家から遠く、工事の騒音振動は問題なかったが、油煙が遠くまで飛散するので風向きに気を遣いながら、鋼管杭を防護カバー付きのディーゼルパイルハンマーで打設した（写真3-1-8）。オープン掘削後、基礎、柱を施工し、地盤沈下防止に地盤改良を行って支保工を設置し、PCホロー中空床版を施工した。

平成元年３月４日、当区間は２号線呉服町～榎田、３号線豊JCT～空港通とともに開通した。同年３月17日から百道浜、地行浜地区でアジア太平洋博覧会が開催され、800万人を超える人出でにぎわった。

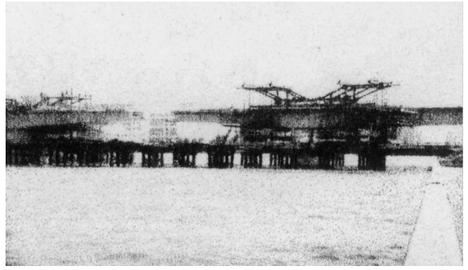


写真3-1-7　ディビダーク工法で菰川桁施工中

写真3-1-8　ディーゼルパイルハンマーで鋼管杭施工中

4　２号線の南部延伸と３号線の新設（６次供用）

（１）路線の概要

２、３号線は、昭和56年の都市計画変更で現在のルートに変更された。

２号線は千鳥JCTから豊JCTを経て半道橋の国道３号福岡南バイパスに接続する形となり、そのうちまず榎田までを公社の整備計画（昭和57（1982）年５月許可）に取り込んだ（図3-1-4）。

２号線は呉服町での南行き入口の建設を削除し、博多区潟洲町（現在の千代２丁目）付近に代替の千代入口を新設した。鉄道を跨ぐために、四層構造（国道３号、鹿児島本線、山陽新幹線、２号線下り線及び上り線）となり、上り線の路面高さは約30mに達し、博多駅東出入口分岐付近は半径250m、縦断勾配も４％となった。さらに旧計画の３号線（関連街路博多駅志免線）上を空港方面に向かい、豊JCTにて関連街路吉塚駅東線（幅員40m）上を通過し、榎田付近で従来の２号線と合流する。榎田出口付近は、平行する平面街路も高架構造で国道３号博多バイパスと交差するため、本線分岐地点で自動車専用道路（公社管理範囲）が終わる珍しい区間となっている。

３号線の起点は堅粕から東光（豊JCT）に変更され、延長は1.5kmから0.6kmとなった（図3-1-4）。太宰府方面から福岡空港への渡り線が無くなり、空港通出入口は都心部向けのみのサービスとなった。

これらの区間は、平成元年に開催されるアジア太平洋博覧会へのアクセス道路として、１号線西公園～百道間と同時完成・供用して欲しいとの福岡市の要望を受けて、急ピッチで事業を進めた区間である。

図3-1-4　路線概略図

（２）地元交渉の経緯

国道３号の千代３丁目から潟洲町付近までの橋脚は、御笠川右岸護岸に建てることで河川管理者である福岡県知事（土木部河川課）と協議を行い、護岸堤体内の兼用工作物として施工した。

関連道路の国道３号の用地買収事業は、公社が受託して地元交渉にあたったが、堅粕再開発地区においては、高速道路の建設予定高さがビルの７～９階付近に位置し、地元市議会議員の仲介により、当該箇所の住民にあらためて高速道路の必要性などの説明を行い、了解を得ることができたのであった。

また、電波障害も広範囲に発生することが予見され、大規模な対策を実施したが、供用後は日照補償で紛糾した。

第１節　最初の開通と延伸（１次～７次供用）

潟洲町交差点付近には、割烹料亭や造り酒屋が営業しており、事業説明、用地買収及び建設工事期間は常に接触を持つことになった。

国道３号を25mから40mに拡幅するのだが、関係する住民からの反対の１つとしては「拡幅する幅員が同じではない」ことであり、東側の用地買収幅が広く、強硬に反対する住民一部の建物が虫食い状態で残っていた。

（３）用地交渉の経緯

用地としては、国道３号の拡幅、堅粕カーブでの単独買収、博多駅志免線の拡幅、豊JCTから国道３号福岡南バイパスまでの吉塚駅東線の新規買収となる。

国道３号の拡幅は、関連道路事業として公社が３分の１を負担し、福岡市の事業として施行され、公社が受託して買収にあたった。当時の国道３号は、御笠川沿いに幅24～26m程の４車線道路であった。これを40mの道路に拡幅し、都市高速道路を中に入れるものであるが、千代地区では片側に河川があるため東側に偏った買収となり、堅粕地区では両側となったが、やや東側の買収面積が広かった。

この用地取得にあたっては、当初から困難が予想されたことから、市街地再開発や区画整理などの手法が検討され、その中核として大きな用地を取得することが必要として、昭和49(1974)年に堅粕３丁目にあった鉄工所を代替地として買収していた。しかし、昭和59年秋にアジア太平洋博覧会の昭和64年開催が決まると、そのような検討の余裕もなくなり、単純な拡幅買収で一気に交渉が進むこととなる。用地交渉は、博覧会の旗に後押しされ、また福岡市建築局の協力も得て、市営住宅の建設もあり、昭和62年度に終了した。なお、鉄工所跡地は、建設工事の仮組みヤードとして大いに利用されたが、代替地としては利用されず、民間に処分された。

博多駅と空港を結ぶ関連街路博多駅志免線は、公社設立当初より事業が進められていたが、ルート変更に伴い新たに関連街路に編入された吉塚駅東線の沿線住民からは、「高速道路がこのルートを通るようになって新たな買収が生じた」と猛反対を受け、関係するスーパーマーケットなどとの協議はかなり労力を要した。

博多駅志免線については、高速道路を入れるために計画幅員が30mから36mに変更されて関連街路となり、昭和46(1971)年度から関連街路分担金を公社が負担し、概成していた。しかし、豊JCTが追加されたことから、追加買収が起こり、空港通り豊１丁目の買収を行った。

吉塚駅東線は、高速道路の関連街路として新規に建設され、昭和59年度中途に福岡市から公社が急遽受託して用地取得にあたった。約500mほどの区間ではあったが、当時は田畑もありのどかな環境で、これまでの用地取得とは異なる問題にも直面したものの、短期間で交渉をまとめ、昭和62年度に用地取得を終わっている。

国道３号福岡南バイパスは、当時上牟田以南しか開通しておらず、新規に用地買収から始める必要があった。当時は、福岡国道工事事務所の直轄区間であったが、福岡高速２号線のルート変更であったことなどから、同事務所から受託し、急速に事業を進めた。自動車販売会社とは交渉が長引いたが、一方ではアジア太平洋博覧会の開催に間に合わすために工事工程を急ぐ必要があり、収用の準備まで始めつつも、粘り強く交渉し、円満に解決できた。また、当該地区は、農地も多く、農地組合との調整も難航を極めたが、代表者との交渉により合意に達し、解決できた。結局、昭和63年始めに当該地区の用地が完結したが、工事にはあまり時間的余裕がない状況となった。

（４）工事の概要

国道３号の道路拡幅と共に御笠川の護岸整備も行うことから、まず護岸と高速道路橋脚を同時に施工し、河川側に国道を切り回し次に中央分離帯部分に橋脚を建設する段取りで工事を進めた。また、その部分から国道202号(東大橋)までの間は、福岡で初めての「千代共同溝」が計画されていて、その工事時期が輻輳することから、施工深さを考慮して共同溝先行工事となった。

潟洲町地区では、料亭並びに酒造の営業阻害にならぬように細心の注意を払ったが、再三工事中止を余儀なくされた。料亭は、御笠川側にあり、徳利を横にするとゴロゴロと転がる程になり、結局工事損害補償を行った。

鹿児島本線、山陽新幹線との交差部については、元々鉄道が国道３号に対し約60度の斜め方向に交差しており２号線の橋脚位置も鉄道と平行な位置に決定し、A型のラーメン構造となった。跨線部上部工桁架設工事はJR九州へ委託した。高所作業、新幹線交差部ということもあり、深夜作業にも関わらず工事見学者が多かった。

博多駅志免線では、当初立派な樹木が植えられていた中央分離帯に低木を植栽することになったが、上空は桁が架かっていて雨水の供給ができないことから、地下に貯水槽を設けてスプリンクラー設備を設置し、福岡市が管理することとなった。

終点の榎田出入口付近は、国道３号の費用負担の関係から、用地補償費は公社、道路構造物の工事費は福岡国道工事事務所が負担する協定となり、高速道路の構造物も同事務所で発注・監督する工事となった。

アジア太平洋博覧会の開催直前の平成元年３月４日、国道３号福岡南バイパス榎田～半道橋の供用と同時に２号線呉服町～榎田及び３号線豊JCT～空港通を供用することができた。

5　１号線の改良と東部延伸（６次～７次供用）

（１）名島本線料金所の拡幅（６次供用）

１号線の香椎東、香椎、香椎浜そして名島出入口は都心向けのサービスであり、名島の本線集約料金所で料金を支払う。名島本線料金所は、第２次供用の昭和58年10月から４ブース４レーンで、使用され始めた。本線料金所は、それぞれの入口に料金所を設けるよりも効率的で、管理費の節約に多大な効果を生み出してきた。

しかし、昭和62年11月に天神北までが供用し、同63年夏頃から名島本線料金所で恒常的に２～３kmの渋滞が見られるようになり、社会問題化した。料金所を各入口に設置する案も検討されたが、設置場所の確保も困難で、名島本線料金所の拡幅を行うこととなり、平成元年12月から工事に入り、同２(1990)年12月25日に２ブース２レーンの追加拡幅を行った。名島本線料金所の山側に第５及び第６ブースを増設するもので、第４と第５ブースの間に進行方向にジョイントが走っている。

当時、消費税が導入され、完成前の10月１日から510円(普通車料金)という端数料金となったため、サービスタイムはさらに延び、大渋滞を横目に工期を３カ月縮める突貫工事での完成であった。

（２）名島出入口の新設（６次供用）

１号線の名島地区は、第１次供用では地元から本線だけの建設が認められ、多々良川橋と平面街路及び１号線名島出入口は建設を見送られていた。

高速道路本線は昭和55年10月に供用されており、地元でも高速道路の便利さが理解されはじめ、また福岡市でも多々良川橋（橋脚は高速道路と兼用で費用負担）と平面街路を放置したままにもできず、昭和63年頃より地元と会合を持つようになった。

特に福岡市では、多々良川橋（後に名島弁天橋と命名）の橋脚が完成し、兼用する高速道路が供用していることもあって、上部桁架設を急ぐ必要に迫られていた。このため、上部桁架設だけの了解を急ぎ、同63年から橋部のみを着工させた。

地元からは、街路の騒音が上の高速道路に反射して増幅するのではないかとの懸念と、環境整備で公社が所有している高速道路南側の土地の公園化の要望があり、平成元年の夏から秋にかけて精力的に協議を重ねた。

騒音問題については、街路歩道部に築堤を設け（写真3-1-9）、密集植樹をするほか名島城側の小高い丘側には防音壁を設置することとした。公社所有地については、用地買収の代替地として所有していたものであったが、福岡市で買い取り公園化することとなった。崖地で排水も悪かったため、崖下の民家を整理、一部買収して排水路を設け解決した。しかし、排水路部分を福岡市（公園担当課）は買い取らなかったため、未だに公社の所有地として残っている。

平成元年12月27日に県議会議員の立会いのもと、地元、福岡市及び公社で調印式を行い、翌２年から名島出入口などの工事に入った。

多々良川は鰻の良く採れた所で、養鰻（ようまん）組合の了解が必要な川であった。

工事はほぼ順調で、平成４年４月23日に供用された。昭和47（1972）年頃から交渉を始め、高速道路本線だけは供用していたものの、出入口の設置に約20年間を要したことになる。

写真3-1-9　名島出入口付近の築堤

（３）香椎東～香椎（７次供用）

国道３号香椎バイパスと旧国道３号（現国道495号）とが合流する地点は、福岡市の東の要所であり混雑する区間であった。

１号線はこの合流後の地点に香椎出入口を設置することで第１次供用をしたが、日増しに交通量が増え、香椎バイパスからの車と国道495号からの車の合流、都市高速に乗る車とそのまま国道３号へ向かう車のウィービング（交差）が起こり、交通事故の多発地点ともなった。福岡県警察からも１号線の延伸の要望があり、昭和62年頃から検討を始め、同63年度から事業化したものである。

当初の計画は、この香椎バイパスの中央部に接続するものとなっていたが、香椎バイパスがほぼ完成し、渋滞している状況であったことから、現香椎出入口の真ん中から１車線ずつの上下２車線で約900mを現道の中央に１本足で進み、香椎バイパス前で２手に別れて挟み込むようにバイパスにすりつける計画とした。このためバイパス部で若干の用地買収を必要とし、また国道３号の中央部に橋脚を建てることから現道が狭く、歩道も確保できなくなることから国道の山側を拡幅することとなり、用地交渉に時間を要し、予定より２年ほど完成が遅れた。周辺住民の環境問題に対する意見も厳しく、地元交渉にも時間を要したものである。

工事にあたっては、岩が硬く、掘削時の振動が広がり度々中止を掛けられた。振動の影響か工事損害も多く、風呂場などのタイルの亀裂やマンションの部屋の亀裂も発生し、補償額も多額に達した。

平成５（1993）年４月２日に延伸供用したが、約900mに足掛け６年の歳月を要した。

完成後は国道３号の交通流はスムーズになったが、新香椎東出口から香椎バイパスへの流れ込みが悪く、夕方には香椎出口分岐部まで繋がる渋滞も見られた。平成10（1998）年アジア開発銀行総会にあわせてバイパスの車線改良が行われ、流れも良くなり、平成12（2000）年の九州・沖縄サミット福岡蔵相会議にあわせてバイパスはさらに改良され、よりスムーズになった。

第２節　九州道、西九州道との接続（8次～12次供用）

1　２号線の南部延伸と太宰府IC接続（８次～９次供用）

（1）路線の概要

２号線は千鳥JCTから豊JCTを経て半道橋出入口で国道３号福岡南バイパスに接続する計画となり、平成元(1989)年３月に榎田までを供用していた。

しかし、榎田～太宰府IC間の国道３号は特に渋滞が激しく、福岡の都心から九州自動車道へのアクセスは非常に悪い状況であった。平成３(1991)年５月には福岡市周辺の福岡市を含む22市町村からなる「福岡都市高速道路整備促進期成会」が設立され、都市高速道路と九州自動車道の１日も早い接続を望む声が寄せられた。

平成２(1990)年12月、福岡外環状道路の計画が具体化するのに関連して、２号線を外環状道路の月隈まで延伸することが都市計画決定された(図3-2-1)。これを受けて平成３年10月に公社の整備計画を変更し、月隈北までの工事に着手した。

さらに平成４(1992)年８月、月隈から太宰府IC及び水城までの6.3kmが都市計画変更により延伸され(図3-2-1)、翌５(1993)年６月、水城までの区間について整備計画変更の許可を受け、同年９月から事業に着手した。福岡高速と九州自動車道太宰府ICの接続については、第30回国土開発幹線自動車道建設審議会(国幹審)の審議により連結が認められ、その後平成10(1998)年２月許可の整備計画変更において事業化された。

２号線は、榎田から国道３号福岡南バイパスの中央部を高架構造で南下する。５号線と連結する立花寺(りゅうげじ)の月隈JCT部では、国道３号(立花寺北交差点)をアンダーパスする。当該地区の高速道路上空に飛行機の進入路(福岡空港)があるため航空制限が掛かり、２号線と５号線(起点)が分合流する月隈JCTの高さが制限され、その結果、５号線が高架、国道３号が地上、２号線が地下となる３層構造となった。

さらに金の隈遺跡の側を通ると大野城市に入り、太宰府市に至ると二手に分かれ、九州自動車道太宰府ICに連結するとともに、水城出入口で国道３号に接続する。

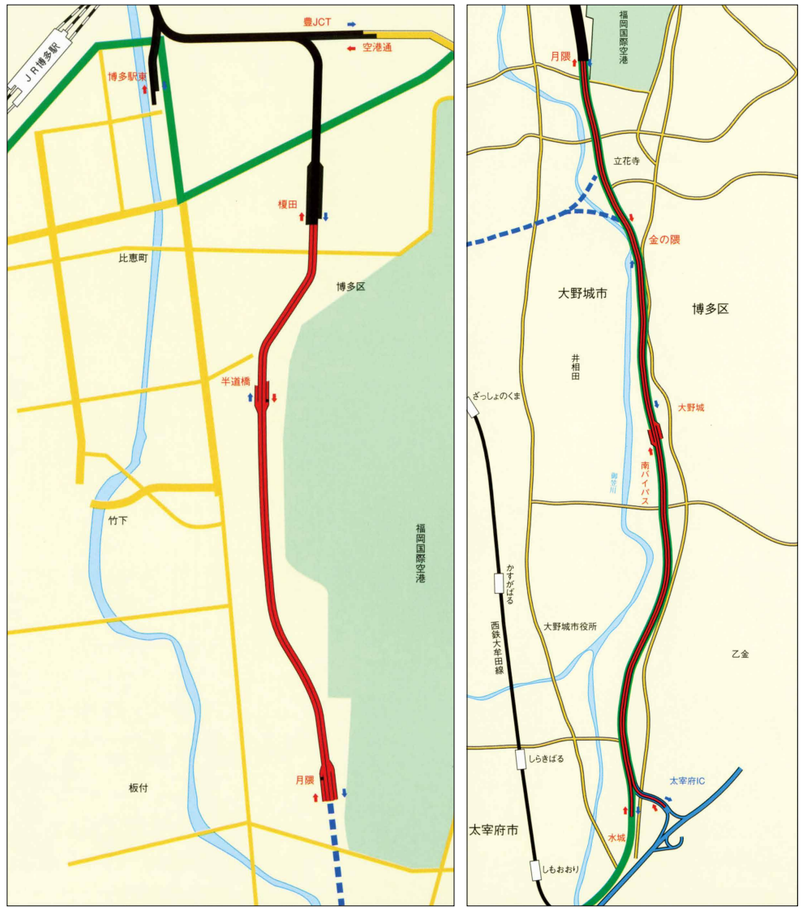


図3-2-1　路線概略図

（2）地元交渉及び用地交渉の経緯

２号線は国道３号福岡南バイパスの中央部に高架構造で建設するが、バイパスはほぼ整備を終えていた。しかし、バイパスは既に大きな交通渋滞が発生しており、都市高速道路が榎田(後に月隈北)まで供用されてその便利さが判り出していたこともあって、高速道路整備の必要性に対する地元住民などの理解があり、反対の声は比較的少なかった。

東那珂２丁目の空港とバイパスに挟まれた地域には古くからの約百戸程の集落があり、空港の境にある盛り土の土手とバイパスが盛土でやや高くなっていることから落ち窪んだ場所となっていた。地元説明会では強い反対の声もなく、電波障害対策や登校時の安全確保、騒音よりもむしろ覗き込みを防止する防音壁の対策などで解決できた。

一方、バイパスの沿線には事務所や店舗が張りつき、各個別の営業上の問題(出入口、看板、道路の工事による切り回しなど)が生じ、その対策を道路管理者や交通管理者と調整する必要があった。

また、太宰府IC周辺は住居地区となっていたため、工事中の振動、騒音、埃などについて多くの対策を求められた。

バイパス部は、原則的には用地の取得はないものであったが、立花寺で５号線と連結するJCT部及び太宰府ICの拡幅部で用地買収が行われた。

そのうち、太宰府ICの拡幅部は過去に当該地を買収した福岡県土地開発公社に委託し、約3,000㎡を取得した。

立花寺から金の隈にわたるJCT部の用地取得については、福岡空港地域対策協議会の協力もあって、おおむね順調に推移したが、地権者より借地、借家人が多く、ほとんどが店舗、事務所であり、営業補償などで説得に時間を要した。当時は「平成不況」などと呼ばれた景気後退期にあって、店舗などの買収にあたっては、都市高速道路の建設で福岡南バイパスの交通量が減り、客足がさらに遠のくのではないかとの危惧もあり、交渉が手間取った。特に、ガソリンスタンドの経営会社では、スタンドの約３分の１が削られ、店舗の前には橋脚も立つこととなっていたこともあって、当該地で営業を継続するか他へ移転するか悩まれ、相当な時間を要した。幸い、隣接の残地を公社で代替地として取得していたことから、交渉の結果、ガソリンスタンド用地もほぼ元通りの面積を得て、営業を続けることができた。

（3）工事の概要

① 榎田～月隈北（８次供用）

国道３号福岡南バイパスでは共同溝の埋設工事が続いており、調整が必要であったが、共同溝工事予算のペースが高速道路と合わず、調整に苦労した。

工事損害では色々と問題が起きた。半道橋の空港南門側に立つ橋脚は将来設置予定の半道橋入口を支えるため歩道上に設置されたが、掘り進んだ穴に溜まった水をポンプで抜き取り工事を再開することを２、３度行った結果、傍にあった新築間もないプレハブの３階建事務所が傾いた。工事をストップして検討したが修復は困難との結論に達し、建築資材は再利用して再建する工法で金額を算定し、解決をみた。今、同場所は国際空港入口となり、道路拡幅で跡形もない。

その外にも工事騒音や工事現場の環境悪化で営業店舗の客足が遠のき、営業補償をせざるを得なかったり、郊外型食事店舗の工事損害などが発生した。

平成６(1994)年４月４日に、榎田～月隈北が完成し、２号線は千鳥橋JCTから月隈北までの6.9kmの供用となった。

平成11(1999)年３月に水城が開通するまでの５年間、月隈北は南の終点であったが、出口は急勾配で信号停止があり、斜路で追突事故も多く、渋滞も度々起こった。このため、出口斜路に滑り止め舗装をしたり、追突注意の電光表示を設置したりした。

② 月隈～水城、太宰府IC接続（９次供用）

月隈～金の隈間の工事は国道３号上での下部工(基礎工事)から着手するとともに、２連式ボックスカルバート函(85m)を開削施工で築造した(写真3-2-1)。施工に当たってはパイロットの顔が見えるような高さを飛行機が通過する中で、クレーン作業ではブーム長さと角度が厳しく制限された。また、当地区は渋滞箇所である立花寺北交差点直下での工事であったため、飛行機同様通行車両にも神経を使い、交差点を切替えながら、１次施工、２次施工と分割して施工した。

写真3-2-1　ボックスカルバート(トンネル)完成

金の隈～水城間の工区は、共同溝建設工事、外環状道路向け九電分岐洞道工事及び高速道路工事に伴う水路切替工事などが輻輳していた。特に共同溝建設工事については、２号線の供用工程を大きく左右するため、入念な協議を重ねた。

工事は、当時約62,000台／日の利用のある国道３号上で、鋼製橋脚基礎工事から着手した。構造形式が門型橋脚のため歩道部に橋脚位置を決定せざるを得ず、このため、国道３号沿線のガソリンスタンド、レストランなどから工事期間中の安全な出入口確保及び国道３号の交通安全確保が、施工の絶対条件とされた。この条件を遵守すべく、工事による国道切回し(十数回実施)及び出入口対策について、福岡国道工事事務所及び県警と現地立会も含めて協議を重ね、安全施工、工程管理を徹底し施工した。

引き続き鋼橋脚・鋼桁架設工事に着手したが、供用開始設定日までの残日数が少なくなる中、国道３号上の架設方法及び順序などについて検討を重ねた。架設工事などを日祝日はもちろん昼夜間できる工種は24時間体制としたが、業者間では有能な労務者や技術者の確保、大型重機の確保に大変苦労された。なお、当然公社も施工管理員の増員を含め、24時間体制で施工監督を実施した。残念ながら下部工工事においてクレーン横転事故が発生したが、さらなる安全管理の徹底を図り、その後、無災害で工事を完了した。

水城出入口新設と太宰府IC接続工事は、九州自動車道、国道３号、県道が上下に交差する中、通行を妨げることなく、かつ早期開通の強い要望に応えるべく超短工期で行わなければならなかった。そのため、安全・工期短縮を目的に様々な工法が採用された。盛土区間においては軽量盛土工法(EPS工、軽量モルタル)や補強土壁工法、コンクリート擁壁工法が、また高架区間においてはPC桁工(プレテン桁、バイプレ桁)、橋脚橋台工(場所打杭全周回転ベノト工、リバース工、既成杭PHC工)などが用いられた(写真3-2-2)。

施工にあたっては、管理者の異なる道路上での大規模な工事のため、本工事はもとより小構造物構築や太宰府ICランプの通行止め広報においても関係機関と十分な事前協議が必要であった。また、道路利用者の安全確保と利便性を損なわないために細心の注意を払った道路切廻計画による施工を行った。IC料金所付近では車のUターンなどができないため、高速道路を利用して工事用資材の搬入を行うなどの処置を講じた。

供用期限に間に合わせるため昼夜の施工を行うとともに、高架部においては切廻道路の供用と橋台施工を同時に行うため仮設架台、覆工板方式を採用して上下同時作業可能とする工期短縮工法などを実施した。

写真3-2-2　太宰府IC連結、水城出入口工事状況

料金所拡幅工事は住宅街に接近していたため、騒音、振動及び埃対策にも十分配慮した。

さらに、料金所拡幅部には貴重な文化財である成屋形古墳群があり(写真3-2-3)、古墳に近接する工事においては文化財の保護は勿論、事故、災害のないよう細心の注意と配慮を行った。

写真3-2-3　成屋形古墳群第５次調査全景

平成11年３月27日、２号線の水城までの延伸と太宰府IC接続が無事完成した。これにより、天神と太宰府IC間の所要時間が従来の半分弱の20分に短縮されたうえ、福岡市内の渋滞緩和という効果も出た。平成12(2000)年10月、九州経済調査協会は「福岡都市高速道路と九州自動車道の直結で一年間に597億円の便益が生じ、その結果、道路を40年使った場合、その建設費と維持管理費をあわせた事業費に対し、投資効果は７倍」とする試算を発表した。

第２節　九州道、西九州道との接続（８次～12次供用）

2　４号線の新設と福岡IC接続（９次～10次、12次供用）

（１）路線の概要

４号線は、１号線貝塚JCTから分岐し、九州自動車道福岡ICまでの延長6.9kmの路線で、都心と福岡都市圏東部方面との連結強化を図るほか、本州、北九州方面から福岡方面へ向かう広域交通を受け入れるため、福岡ICで九州自動車道と直結している（図3-2-2）。

本路線は市道松島貝塚線（都市計画道路箱崎ふ頭粕屋線）及び国道201号上の路線であり、起点の貝塚から、国道３号、西鉄宮地岳線（現西鉄貝塚線）、JR鹿児島本線、宇美川、国道３号博多バイパス、JR山陽新幹線、JR香椎線、多々良川などと交差し福岡ICに至っており、一部JR山陽新幹線と交差する区間のみが平面構造で、他は全て高架構造となっている。

出入口は、都心方向が４カ所、郊外方向が１カ所であり、都心方向としては国道３号博多バイパス方面及び周辺からの交通に対する松島出入口、流通センター周辺の交通に対する多の津出入口、粕屋地区や飯塚など東部方面からの交通に対する粕屋出入口及び福岡ICであり、郊外方向としては、箱崎ふ頭などの博多湾周辺からの交通のために貝塚出入口が設置されている。

起点である貝塚JCTは、当初１号線の都心方向への出入口（旧貝塚出入口）であり、都市計画道路箱崎ふ頭粕屋線に連結していた。この箱崎ふ頭粕屋線は、箱崎から宇美川を跨ぐ間は高架構造となっており、起点の貝塚から宇美川間は箱崎ふ頭粕屋線をそのまま高速道路として取り込み、代替えとして箱崎ふ頭粕屋線を両側に付け替える計画となり、道路管理者である福岡市と一体となって整備を進めた。

本路線は、当初貝塚から多の津までが平成２年12月に都市計画決定され、整備計画の許可を経て平成３年11月に事業認可を得た。その後、平成４年８月の都市計画変更で多の津から福岡ICまで延伸された。

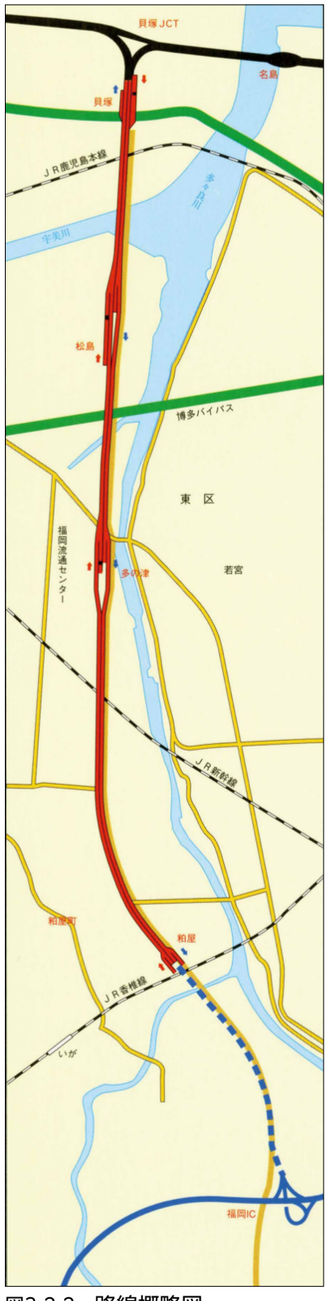


図3-2-2　路線概略図

なお、４号線と九州自動車道の直結に伴い、福岡IC接続部分では、既存の都心方向出入口部に新たに都市高速出入口を新設した。これにより九州自動車道と都市高速の料金を合併徴収する専用の料金所が必要となり、さらに料金所内での交通の交差を避けるために、九州自動車道本線から料金所へのランプが追加されるなどからIC部分の拡幅が必要となった。日本道路公団との協定で、料金所部から九州自動車道本線にかけては公団が施工している。

（２）地元交渉の経緯

平成２年５月の都市計画の説明会（貝塚～多の津）、平成４年３月の都市計画の説明会（多の津～福岡IC）は、一部計画反対の意見も出たが、環境対策（騒音、振動、粉塵、日照阻害、電波障害など）の要望が主であった。

その後、沿線6.9kmで、事業の進捗にあわせ随時事業説明会、工事説明会を行った。特に、月見町地区では、宇美川内を含めた周辺の工事施工のために、仮設道路及び作業ヤードとして住居部分の借地が必要だったことなどで、頻繁に地権者（事業用地、借地）との交渉や自治会との協議、関係住民に対する説明会を行い、平成８（1996）年４月には工事協定を締結している。なお、環境対策としては、民地との間に緩衝緑地を設けることや、防音壁として透光板に特殊吸音装置を設置（写真3-2-4）することなどで合意を見た。

貝塚地区（JCT部）及び国道３号から月見町（現在の貝塚４丁目）間の地区においては企業用地、鉄道用地及び公共用地などの取得が必要となった。また、当地区でも事業用地以外に仮設道路及び作業ヤードとしての借地が必要となったことから、補償内容の詰めに相当の日時を要した。

写真3-2-4　特殊吸音装置付き透光板

国道３号から宇美川を跨ぐ間については、住宅地（月見町）、企業用地、鉄道用地（JR九州、西鉄）及び公共用地が対象であった。４号線の中で、住宅地が対象となったのは月見町のみである。鉄道用地については、上空占用を行っている。

それ以外としては、九州大学農学部演習林の桑畑や貝塚公園、福岡IC部などである。貝塚公園については買収部分の代替えとして、隣接する水

（３）用地交渉の経緯

貝塚JCTから宇美川を跨ぐ間の用地取得は、都市計画道路箱崎ふ頭粕屋線の事業として、公社で受託して行った。なお、宇美川から福岡IC間は、一部平面構造となっているが、国道201号が中央部分を空ける形で暫定整備されていた。

貝塚JCT部では企業用地及び公共用地が対象であった。一部企業については、事業用地として取得する部分以外に、さらに残地の一部を工事中の仮設道路などとして借地する必要があったこと

と、環境問題、工事中の道路切り回しなどで関係者との協議に時間を要している。

福岡IC地区はIC部拡幅のため地権者や水利権者との交渉が必要となった。また、IC周辺の騒音などの環境問題や工事中の安全対策、IC部側道の拡幅やIC付近に高速バス停を設置してもらいたいなどの要望があり、粕屋町や国道201号の道路管理者である福岡国道工事事務所、日本道路公団などの協力を得ながら自治会などとの協議を重ねた。

道局東営業所の用地取得後の残地を提供した。同営業所は、東区役所の駐車場を２階建てにするなどの対策を行った後、東区役所内に移転した。

（4）工事の概要

① 貝塚～粕屋（9次～10次供用）

当区間の主な工事としては、貝塚JCT部の改築工事や国道３号上の自走台車による既設橋梁の撤去、新設桁の架設、宇美川内の工事、福岡IC部の工事などであるが、ほとんどが現道上の工事であり、交通管理者との協議や道路の切り回し、安全確保に神経を使った。

特に貝塚JCT部は、供用中の高速道路（旧貝塚出入口）の線形を変え、香椎方向渡り線を建設する工事であり、既設橋脚や桁の一部を撤去し、さらに梁（はり）を追加する工事や上部工を拡幅する工事などがあり、バラエティー豊富な内容となっている（写真3-2-5）。

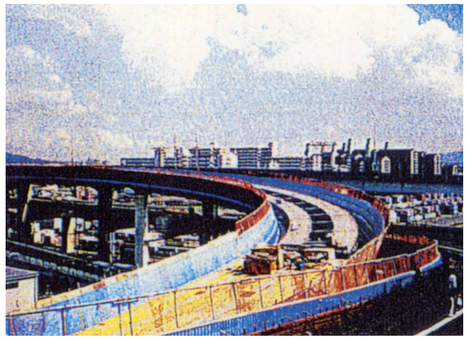


写真3-2-5　貝塚JCT渡り線工事状況

また、宇美川部では、既設の箱崎ふ頭粕屋線（６車線）の下流側に新たに２車線を建設し、中央部分の４車線を４号線としたため、従来の中央分離帯が車道になるなどの改築が必要となった（写真3-2-6）。同時に、Ｂ活荷重対応の補強工事も実施している。

写真3-2-6　宇美川付近工事状況

多の津の工事現場では、上部工の架設工事をしていた平成９（1997）年12月に下部工の橋脚を壊される事件が発生した。同橋脚工事の２次下請会社が倒産し、３次下請をしていた型枠会社にその工事代金が支払われず、鉄筋を取り返そうと３次下請会社の社長が削岩機で橋脚の一部を壊しにかかったものであった。実力行使に及んだ社長は、器物損壊容疑の現行犯で逮捕されたが、橋脚は緊急に補修工事を実施し、ことなきを得た。補修の費用は同社から損害賠償として公社に納められた。その痕跡はⅣ-70橋脚に今も残っている。

平成11年３月27日に貝塚～粕屋間4.5kmが供用したが、施設工では、供用直前まで工事が必要であった。従来の都心方向への貝塚出入口が新規延伸と同時に閉鎖となり、同所にあった料金所の撤去工事を要したのである。しかも開通式（正午）のパレードの通過後に着手し、一般供用（午後３時）までの短時間の工事であった。交通管制室では４号線の供用を遅らすかと検討していたが、供用予定の１分前に工事が終了したのであった。

４号線は貝塚JCTで1号線天神方向と接続したが、平成12年11月21日に貝塚JCTの香椎方面渡り線0.5kmも供用した。

② 福岡IC接続（12次供用）

平成11年３月の貝塚～粕屋間供用後、同年11月に残っていた福岡IC接続部に着工した。本工事は、粕屋出入口から国道201号の上空を通り九州自動車道福岡IC内へ接続する工事である（図3-2-3）。まず始めに作業ヤードの確保が必要となり、国道の法尻に擁壁を築き車道の切り替えを行って、中央分離帯を広げ作業スペースを設け、福岡IC部は料金所ヤードの拡幅や植栽の移植から着手した。

福岡ICの接続工事は交通対策が問題となり、日本道路公団や県警との協議が難航したため道路の幾何構造や交通量の再検討を余儀なくされ、先行着手していた料金所周辺整備は、まだ本体工事の施工協議が完了してないことで、日本道路公団から工事の一時ストップを受けた。そこで、再検討に着手し、工事の影響による交通渋滞を最小限にするため、ICの現況車線数確保を第一条件に線形や幅員構成の特例値を採用するなど工夫を重ねた結果、施工協議も整い、本格的に福岡IC改良工事の着手となった。

国道201号内の工事は、車道の切り替えが完了した箇所より順次下部工工事に着手し、最後の３次切り替えが平成12年８月上旬となった。

構造形式は標準部が場所打ち杭のＴ型PRC構造で、多々良川横断部は深礎杭の鋼製橋脚となっている。深礎杭の施工は湧水対策がポイントとなるため、ボーリング調査を実施して検討した結果、連続地中壁を採用し、ほとんど湧水もなく安全に工事を完了できた。

上部工は、PCブロック桁構造が４工区と鋼床版箱桁や鋼箱桁構造が４工区となっている。中でも特徴的なのは多々良川横断部で、上下部一体の剛結構造で中央径間は140mと飛んでいる。上部工の桁架設は全てが現道上で行うため、ほとんどが夜間での架設作業となった。

一方、福岡ICの接続工事は料金所を境に本線側を日本道路公団施工で、一般道路側を公社施工でそれぞれ担当した。都市高速道路接続に伴う料金所の拡幅、既設ランプの切り替えや復旧など工事は複雑で、上部工架設時は国道や福岡ICランプを通行止めにして夜間迂回規制を行うなど、特に交通対策には神経をすり減らしたが、２号線太宰府IC接続工事の経験が大いに役立った。

粕屋～福岡IC間1.9kmは平成14（2002）年３月10日に供用した。

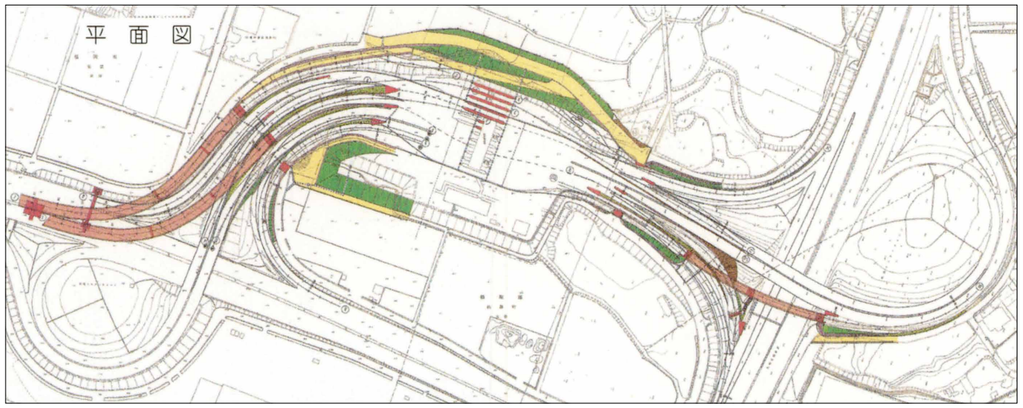


図3-2-3　福岡IC概略図

3　１号線の西部延伸と西九州道接続（11次供用）

（１）路線の概要

本路線は福岡市西部の慢性化した渋滞を解消するために、１号線百道から福重まで5.3km延伸し、福岡前原道路に連結する路線である（図3-2-4）。

百道区間は、「アジアに開かれた福岡」のシンボル的な役割を持ったシーサイド百道海浜公園に隣接する線形になっているため、景観面、構造面について「百道浜地区都市高速道路構造検討委員会」を設置して検討を重ね、福岡高速では初めての掘割構造となった。

その先は、室見川右岸で高架に転じ、室見川上空を斜めに渡って福岡市西区に入り、都市計画道路豊浜拾六町線及び井尻姪浜線の上空を高架構造で福重まで延伸し、福岡前原道路に連結する。

百道に郊外向けの出入口を設け、フルサービス化した。愛宕出入口、姪浜出入口及び福重出口、石丸入口はいずれも都心向けのサービスである。

都市計画変更が平成２年12月に行われ、同３年10月に整備計画変更許可を受けて同３年11月から事業に着手したが、当区間は事業採択から10年以上を経過したために、平成12年10月事業再評価を実施して事業を継続した。

図3-2-4　路線概略図

（２）地元交渉の経緯

当初の計画は、平成７（1995）年８月福岡で開催予定のユニバーシアード時に愛宕出入口までを完成させる予定であった。しかし、地元の情勢はその様な予定を受け入れるような状況にはなかった。

百道地区においては室見川右岸側の一部が都市計画変更によって一部道路線形が変更となり、百道浜４丁目の住民の理解を得るのに時間を要した。特に閑静な街並みが高速道路によってどう変化し、その対策をどうするかが大きな問題となった。「百道浜景観委員会」及び「百道浜騒音検討委員会」を設けて修景、高架下整備などを論議し、遮音壁の設置ならびにスリットを入れた下部工を施工することと、工事中の騒音、振動を測定し、定期的に地元住民に説明することで了解を得、工事に着手した。

愛宕・姪浜地区においては、社会情勢として環境問題などがクローズアップされる中で、当該路線が住宅地を走行するルートとなっており、静寂な環境が破壊されるとして猛烈な反対運動が始まりマスコミにも取りあげられた。

もともと同路線には、40mの広幅員街路である豊浜拾六町線が昭和45（1970）年に都市計画決定されていたものの、20年以上が経過しその間に住家が張り付き、「まぼろしの道路」などと呼ばれていたものに、さらに高速道路が追加されてきたことから、地元が騒然となったものであった。愛宕を中心に高速道路対策協議会が設置され、姪浜、石丸、福重さらには対岸の室見校区まで広がっていった。平成３年の秋は連日連夜福岡市の関係部局も交えての地元説明会であった。

平成５年には、高速道路の建設を白紙撤回するように愛宕・石丸地区から請願書が福岡市に提出され、議会でも問題となり、公社と福岡市は住民に対する十分な説明と理解を得られるように粘り強い努力が求められた。

当初は、海岸線へのルート変更の要求であったが、環境対策に問題が移行し公社と福岡市が一体となって協議した結果、地元の了解を得ることができた。しかし、工事時間の制約ならびに夜間工事の禁止などにより、着手から完成まで多大な時間を要することとなった。

石丸・福重地区は、都市計画道路井尻姪浜線がおおむね整備され、沿道には店舗などが建ち並び、出入口の確保が地元住民の理解を得る大きなポイントであった。

平成４年８月の都市計画変更により追加された５号線と接続するため、高速道路の構造が当初の１層構造から２層構造となったが、店舗出入口付近に高速道路の橋脚を設置するため現道の切り回しが多岐にわたり行われた。また、交通量が非常に多く、通行車両を迂回させたり通行車線数を減少させたりしたため、沿道店舗ならびに通行車輌には多大な迷惑をかけた。

平成９年春には、大町団地前の高速道路工事現場に住民が集まり、大町団地都市高速道路対策委員会を中心に活発な抗議活動が行われた。公社は「工事妨害禁止」の仮処分申請に至り、裁判所での３回の審尋を経て和解し、工事を続行したものであった。

その他の問題として、福岡前原道路と連結するため、高速道路の高さが地上から25m程度となる所があり日照に対する苦情及び要望が多く提出され、遮音壁などのタイプについても沿道住民と十分な協議を行った。

（３）用地交渉の経緯

百道浜地区の用地は、地行埋立て地買収とあわせ、昭和62（1987）年に買収済であった。

室見川を渡ってからの用地は、都市計画道路豊浜拾六町線であり、福岡市から受託して用地取得を行った。

平成３年度から用地交渉に入ったが、「測量お断り、公社関係者立入禁止」の貼紙のある玄関を開け、追い返される連続であった。特に移転によって生活環境が変わることに対して地権者の不安、長年住み慣れた土地を離れることの抵抗感は相当なものがあり、近隣地に代替地もほとんど無く交渉が難航した。さらに当時はバブル経済期の最後にあって地価の高騰により補償金額の不満が生じ、その後は一転して逆に地価の下落となったことも交渉が難航した原因となった。

また、石丸地区は、都市計画道路井尻姪浜線がおおむね整備されていたものの、５号線との連結により２層構造となったこともあって、40m幅では環境整備に支障を来す恐れがあることから、生活道路の確保を目指して一部任意買収を行った。

用地買収はあわせて地権者数228名、買収面積75,019.31㎡に及び、足掛け８年を要した。

（4）工事の概要

百道地区は福岡高速では初めての掘割構造となったが、当該地はシルト系の浚渫（しゅんせつ）土で埋め立てられているため、地震時の液状化対策としてグラベルドレーン工法を採用している。

室見川橋梁は、川幅400mに対し斜めに横断せざるを得ない線形になっており河川内にＳ字カーブを持たせ４径間連続箱桁構造とし、周辺の自然景観にうまくとけ込んだ機能美を醸している。形式の選定にあたっては、太田俊昭 九州大学教授を委員長とし、地元住民も参加した「室見川景観委員会」を設置し、広く意見を求め検討を行った。工事にあたっては、室見川のシロウオ漁を主とする内水面組合また河口部に漁業権を持つ漁協と協議を重ね、河川の汚濁について細心の注意を払うことで着手した（写真3-2-7）。

写真3-2-7　室見川工事状況

室見川左岸から姪浜にかけては、早良炭鉱の採掘抗跡が縦横無尽に走っており、古洞調査を行っていたが、採掘抗跡は存在しなかった。また、このあたりは、古第三紀の堆積岩（姪浜層）を基盤とする頁岩層から形成されており、先端地盤支持力を400～500tf/㎡で設定された箇所もあり、ベノト杭の掘削などにおいて大変苦労を伴った工区であった。

下山門から福重間については、４車線の現道上にダブルデッキ（２層）構造の高架橋区間である。まず工事ヤードについて、現道４車線を確保したままでの施工は、極めて困難であるとの判断から、交通管理者、道路管理者及び沿線地元町内会と約１年間協議を重ね、２車線に絞り込んでの着工にこぎつけた。現道を切廻しながらの施工であったが（写真3-2-8）、大きな問題もなく無事完成したことは、幸いであった。

写真3-2-8　下山門～福重間の工事状況

工事に伴う騒音、振動対策など環境対策については、沿線町内会と協議を行い、着工前に協定書を締結した。協定書の内容は、施工時間（日）の厳守、工種毎の騒音、振動測定（住民代表者立会）、工事関係車両のステッカー、３カ月毎の工事説明会の開催などであり、特に振動、騒音について細心の注意を払いながら工事を行った。

また、住宅地区を通過する事から、周辺地域への自動車騒音の低減を目的に高さ３ｍの防音壁と特殊吸音装置を設置するとともに（写真3-2-9）、排水性舗装を採用した。また、景観面の対策として、脚柱の面取り、全線箱桁と化粧板の設置、橋脚間隔を長くし排水パイプを橋脚内に取り込むなどを行った。

地元へは昼夜を問わず対応するとともに、工期の大幅短縮のため、毎月の工程管理委員会にて議論を重ねて工法を再検討し、日単位での工程見直しを行った。その結果、橋梁工事では上下部工併せて３年の標準工期を実質２年２カ月と約10カ月短縮した。

平成13（2001）年10月13日、本路線の開通により、１号線は18.0km全線が開通し、さらに西九州自動車道との直結によって高速道路ネットワークが大幅に拡充されることとなった。

写真3-2-9　防音壁と特殊吸音装置

第３節　５号線の新設と環状化（13次～18次供用）

1　路線の概要

５号線は起点の月隈JCTで２号線と接続し、終点となる福重JCTで１号線及び西九州自動車道福岡前原道路と接続する延長18.1㎞の路線である（図3-3-1）。

本路線は、１号線、２号線とあわせて福岡高速の環状ネットワークを形成する。また西九州自動車道と直接接続するとともに、２号線を経由して九州自動車道太宰府ICと接続し、広域的な高速ネットワークの一部を構成する路線である。

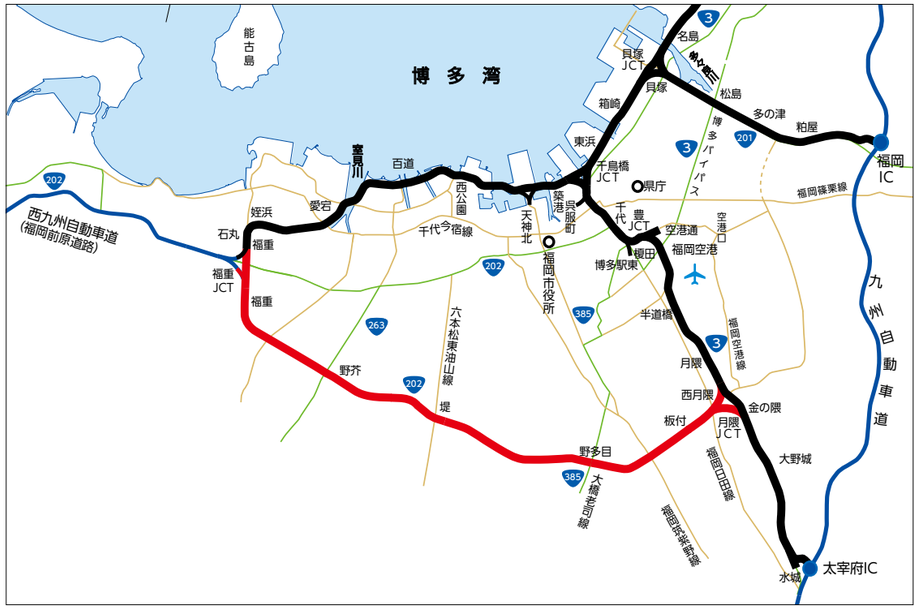


図3-3-1　路線概略図

本路線は福岡前原線として西九州自動車道福岡前原道路と一体的に都市計画決定された経緯があり、設計速度は80㎞/hである。福岡国道工事事務所が整備を進めていた福岡外環状道路一般部の中央に高架橋として位置し、他路線に比較するとなだらかな線形であり、外環状道路がルート周辺の利便性にあわせた縦断線形を採用しているため、これに準じた縦断線形を採用している。

なお、月隈JCT付近は福岡空港の制限表面（進入表面・転移表面）の範囲であり、これら制限を考慮して縦断線形が決定されている。

また、福岡大学敷地についてはグラウンド機能確保のため、外環状道路、高速道路ともトンネル方式を採用している。

高架橋計画は、外環状道路の交差点計画を基に橋脚を配置している。通常、交差点部は、対向車線の視認性確保から門型橋脚を採用するが、５号線についてはコスト縮減の観点から道路管理者及び交通管理者と協議してＴ型の偏芯橋脚を採用した。ただし、地下施設の共同溝及び地下鉄などの影響を受ける箇所については、門型橋脚を採用した。

2　事業化の経緯

平成４（1992）年８月26日に福岡太宰府線（２号線立花寺～太宰府IC間）などとあわせて福岡前原線（５号線及び福岡前原線）が都市計画決定された。

福岡外環状道路の一般道路部（以下「一般部」）は福岡国道工事事務所が整備を進めていた。しかし、自動車専用道路部（以下「自専部」）の福岡前原線は、事業費が大きく採算性などに課題があり、事業主体及びスケジュールは未確定とされていた。

そこで、九州地方建設局と福岡市土木局の間で協議が行われ、

・福岡外環状道路計画の実施に際して必要となる用地補償費については、一般部は九州地方建設局が負担し、自専部の負担については事業主体が負担する。
・福岡市は、自専部整備を推進するため事業主体の負担軽減のため最大限の努力を行う。

ものとされた。

これを契機に、平成７（1995）年10月より九州地方建設局、福岡国道工事事務所、福岡県、福岡市、公社からなる「福岡外環状道路（自専部）の整備方策に関する会議」が数次にわたり開催され、平成９（1997）年５月の会議で、福岡北九州高速道路公社を事業主体とすることが合意された。

事業化にあたっては、福岡市において新規の街路事業を立ち上げ、用地取得費を負担することとなった。平成10（1998）年度予算で５号線として新規事業採択が認められ、平成10年12月25日に整備計画及び工事実施計画が許可された。

3　関連事業との調整

（1）福岡外環状道路との調整

事業の実施においては、事業用地の取得、構造物の競合、事業の進め方など密接に関連しているため、九州地方建設局と公社の間で協議を行った。

用地取得負担率については、通常の関連街路方式（自専部負担1/3方式）に対し、負担根拠を詳細に検討し自専部事業者の負担率の低減が図られた。この結果、負担率は一般部（負担率72.8％）と自専部（負担率27.2％）とされた。

工事については、基本的には、各々の持ち分についてそれぞれ施行するが、構造部が競合する御笠川、那珂川、和田池、室見川及び福大トンネルについて、費用負担及び施行区分を定めた。

（2）福岡市営地下鉄３号線との調整

５号線Ⅲ工区、Ⅳ工区の福岡市城南区梅林２丁目～早良区次郎丸２丁目間の約2.9㎞間には、外環状道路内に福岡市交通局が施行する福岡市営地下鉄３号線（七隈線）が計画されていた。この地下鉄ルートは、福大トンネル終点部付近から次郎丸駅付近（次郎丸交差点付近）まで、外環状道路の北側に配置され（南側には共同溝を配置）、ここを過ぎると外環状道路を斜行し、橋本車両基地に至るルートである。

高速道路構造物への影響は以下の３点である。

・野芥（東）入口と野芥（西）出口が地下鉄ルート上に位置するため、ランプ橋脚などを地下鉄の躯体に載せることとなる。
・当区間内の梅林駅、野芥駅及び次郎丸駅の駅舎拡幅のため、高速本線橋脚（Ｔ型）のフーチングを偏芯させる必要がある。
・地下鉄斜行部分は道路中心部に橋脚が配置できないため、橋脚を門型構造とする必要がある。

こうした事象について、施行区分及び費用負担などを定めるため、福岡市交通局と公社間で協定書を平成12年３月28日に締結した。

（３）西九州自動車道との調整

５号線は、終点部の福重JCTで西九州自動車道（国道497号）と接続するが、この接続に関し、平成18（2006）年12月12日に九州地方整備局、福岡県道路公社及び福岡北九州高速道路公社の３者で以下の内容で協定が締結された。

・完成形における上部工の事業区分及び費用負担区分は、オンランプ方式とする。下部工については折半とする。
・当面の間は暫定供用とし、暫定整備については中央部に２車線設置する。
・暫定供用に係わる上部工の事業区分及び費用負担は、国・県公社の事業とする。
・完成整備については高速道路公社が整備する。

4　地元との調整

福岡外環状道路は、昭和44（1969）年度に都市計画決定され、地元交渉は、事業主体の福岡国道工事事務所と福岡市が連携して進めてきた。

平成10年度に事業化された５号線については、従前の路線のように組織立った事業反対運動もなく、事業説明会などでも、早期の整備を望む意見が多かった。５号線（外環状道路）ルート周辺は全体的に道路整備が遅れていたことが起因していたと思われるが、福岡高速の整備が進み、その利便性が認知されてきたことも要因の１つと思われる。

５号線の地元説明会については、従前の掲示図面や配布資料を用いた言葉での説明から、よりわかりやすく視覚による説明を全面に出す進め方とした。１つは説明会用ビデオ「ひとのわになる道づくり」（約15分）の放映、もう１つは５号線の事業パンフレットの配布である。

5　各工区の用地取得と工事の概要

（１）月隈JCT～野多目（13次～14次供用）

当区間（Ⅰ工区）は、月隈JCTから国道385号にアクセスする野多目出入口間5.6㎞で、５号線で最初に着手した区間である（図3-3-2）。

月隈JCT付近は福岡空港の進入路に位置しており、施工に際しては空域制限も考慮する必要があった。なお、月隈JCTの国道３号区域の橋脚については、２号線施工時に先行施工していた。

工区内には御笠川、那珂川と２つの河川敷内工事があり、いずれも高速道路本線、ランプ、外環状道路を載せるため大がかりな工事となった。

井尻地区はJR鹿児島本線、西鉄天神大牟田線が併走しており、外環状道路はこれらの軌道をアンダーパスで通過するため、掘割構造で計画されたが、高速道路は２つの軌道を上越した。さらに的場地区では山陽新幹線（現九州新幹線）を上越した。これらの工事のうち西鉄跨線部の桁架設工事は公社が実施したが、JR鹿児島本線及び山陽新幹線については、JR九州及びJR西日本への委託となった。

コスト縮減施策で採用した開断面箱桁、PRC中空床版橋を、直線区間となる板付地区から、山陽新幹線跨線部を除き全面的に採用した。

Ⅰ工区のうち、用地取得が進んでいた月隈JCTから板付間については、整備計画の供用計画に準じた平成15（2003）年５月１日に開通させることができた。

しかし、板付～野多目間は、未買収用地が多く残っていた。そのうち難航案件であった日佐地区の１件は、Ⅱ工区（野多目～堤）の難航案件１件とともに収用裁決申請に至った。この収用裁決申請は、当時の板付～野多目間の事業進捗から逆算しスケジュールを確定したものである。当該案件については、代執行の直前に解決を見た。用地以外にも、山陽新幹線跨線部、野多目出入口アクセス整備などに工期を費やし、開通は平成16（2004）年６月27日となった。

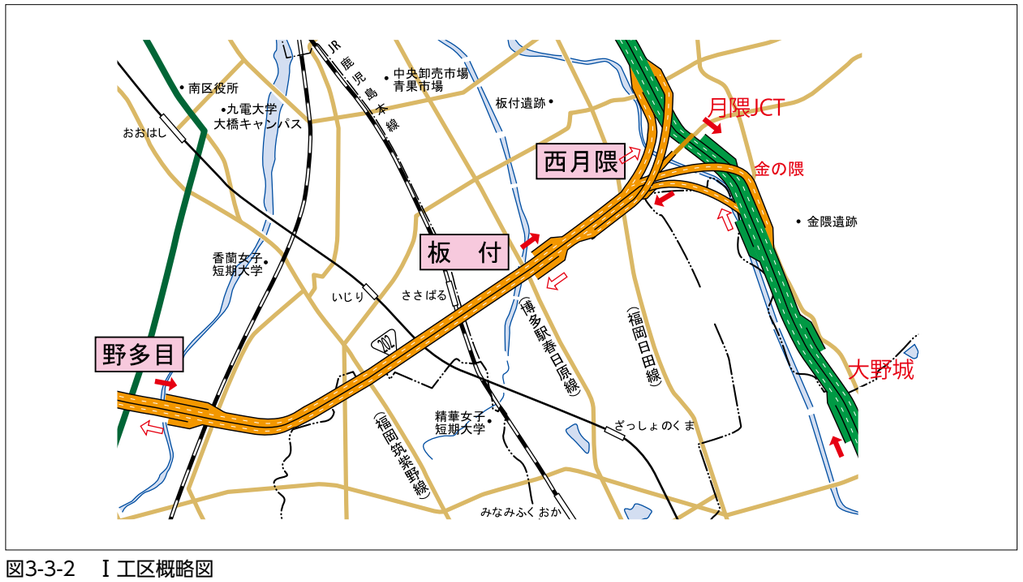


図3-3-2　Ⅰ工区概略図

（２）野多目～堤（15次供用）

当区間（Ⅱ工区）は、国道385号（ガンセンター入口交差点）から野多目、屋形原、花畑、桧原（自動車運転免許試験場付近）、西長住、樋井川地区を経由し、油山観光道路（堤交差点）に至る4.4㎞の区間である（図3-3-3）。

この工区も、整備計画の供用計画ではⅠ工区同様に平成14（2002）年度内完成を目標としていた。しかし、未取得用地が散在していたことや、ルートに点在していたため池の処理方針に期間を費やしたことなどから、供用計画の見直しを余儀なくされた。

屋形原地区、桧原地区は丘陵部に位置しており、建設資機材の搬入が困難であった。また樋井川地区は丘陵部の掘割構造となるため、高速道路工事に先行して外環状道路の擁壁を整備する必要があった。

点在する農業用ため池（起点側より和田下池、和田中池、和田上池、芋池、吉野池、久屋池など）について、外環状道路計画では当初、和田上池のみ橋梁方式で、他のため池は埋立方式としていた。しかし、関係水利委員との協議で、和田中池も水量確保のため橋梁方式に変更となり、外環状道路及び高速道路の変更（高速道路は縦断線形変更）が生じた。

前工区同様に、未取得用地が多く存在していた。特にこの工区は用地交渉が難航した案件が多く、そのうち１件は収用裁決申請に至った。

当工区は当初Ⅰ工区と同時供用を目指し、実施設計、地元説明もⅠ工区と同じペースで進めていた。しかし、用地取得の遅れや、５号線全体の事業のあり方などについて再検討が行われ、全体的にスローダウンし始めた。工事の契約も前工区の２年遅れで、平成13（2001）年度後期にずれ込んだ。また未取得用地内に関する橋脚工事は、平成14年度後期まで待たなければならなかった。

野多目～堤間は平成18年３月26日に開通を迎えることとなった。５号線未供用区間である堤～福重は、外環状道路が同時に暫定供用することとなり、「九州初！本格的環状道路ネットワーク完成」としてPRされた。開通式は、公社と福岡国道事務所が共催し、式典は当時建設中の都市高速福大トンネル内、開通行事は高速道路本線上（桧原２丁目付近）で行われた。また、平成18年４月よりETCが本格運用され、８月からはETC車限定で１号線（石丸／福重）～５号線（堤）の乗り継ぎ制も導入された。

図3-3-3　Ⅱ工区概略図

（３）堤～野芥（16次供用）

当区間（Ⅲ工区）は、油山観光道路（堤交差点）から福大トンネルを経て、国道263号（野芥口交差点）に至る3.1㎞の区間である（図3-3-4）。

第10回整備計画変更では平成17年度完成としていたが、事業計画の見直しもあり、本格的事業着手は第12回整備計画変更（平成17（(2005)）年２月９日許可）まで待たざるを得なかった。

工事の施工については、従前の工区と異なり、外環状道路が暫定２車線で供用していたため、道路切り回しが必要であった。

道路区域内での施工となるため、上部工形式について鋼桁は細幅箱桁橋、コンクリート桁はPC少主桁（セグメント桁）を採用した。なお、福大トンネルの東西孔口付近は近接して交差点が計画されており、建築限界確保のため剛結構造の鋼床版箱桁が採用された。

福岡大学通過部は、福岡高速唯一のトンネルである都市高速福大トンネルを設置した。トンネル本体の施工については、旧九州地方建設局との協定により福岡国道事務所が施工し、公社は断面積比で負担した。

福大トンネル西孔口付近から次工区の次郎丸地区では、福岡市交通局が地下鉄七隈線を高速道路に先行して施工した。地下鉄本体は高速の基礎の北側を通過するため、野芥（東）入口及び次工区の野芥（西）出口の橋脚は地下鉄の躯体上に設置した。

当工区のうち、堤、片江地区は、従前より県道大野城二丈線沿線、外環状道路モデル整備区間であったことから沿線の開発が進んでおり、工事施工に際しては店舗、マンションなどの対応が生じた。また、地下鉄七隈線の営業区間と近接する工区では、沈下計、傾斜計などを設置し、細心の注意を図り施工を行った。

当区間は平成20（2008）年４月19日に開通した。

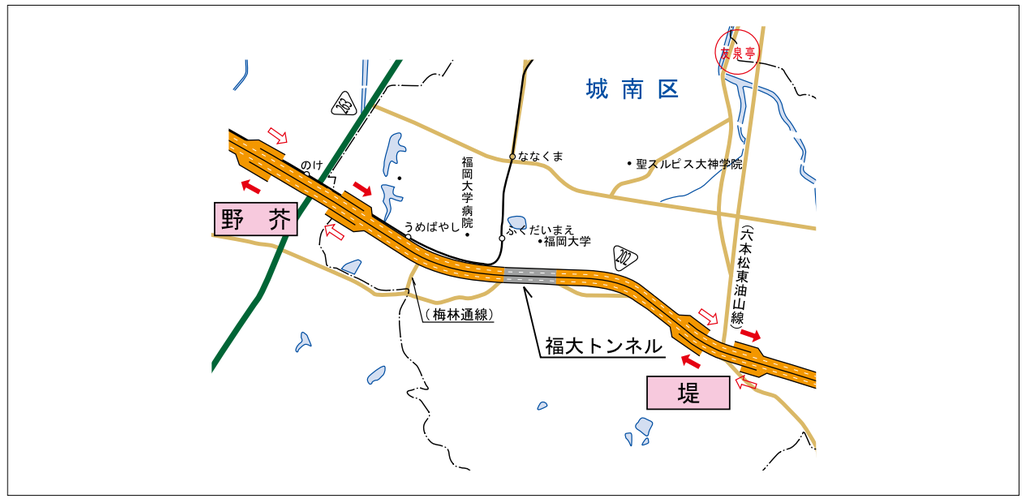


図3-3-4　Ⅲ工区概略図

（４）野芥～福重（17次供用）

当区間（Ⅳ工区）は、国道263号（野芥口交差点）～福重JCT・福重出入口に至る4.1kmの区間であり、福重JCTで５号線と西九州道（国道497号）が連結する（図3-3-5）。

当区間の外環状道路は、平成７年８月にユニバーシアード福岡大会の関連道路として暫定供用し、その後は地下鉄七隈線、外環状道路共同溝事業と、工事が続いていた。これらの工事が終わった時期に、ようやく高速道路工事に着手することとなった。

また、当区間は外環状道路を供用して期間を経ていたことから、沿線に郊外型の大型量販店、飲食店、マンションなどが立ち並び、工事の施工に際しては、これら施設の出入口確保などの対策を要した。また、既供用路線内での施工となるため、道路切り回しを要した。

構造形式については堤～野芥工区同様に、鋼桁は細幅箱桁、コンクリート桁についてはPC少主桁橋（セグメント桁）を採用した。

工区中間の室見川については、平成７年供用時に片側２車線で整備されていたが、高速道路工事に先立って４車化工事を急ぎ、高速道路の桁架設時に迂回路として使用した。

福重JCT部、JCT本体、１－５号渡り線、福重出入口と構造が輻輳するが、外環状道路も平成22（2010）年度完成を予定していたため、１－５号渡り線は青果市場入口交差点まで先行施工する必要があった。

工事はおおむね順調に進捗し、当初計画どおり平成22年度内に完成した。５号線は、平成23（2011）年３月12日の開通となった九州新幹線より早く開通させるという観点から、平成23年２月26日の開通とした。また、西九州道（国道497号）との渡り線（福重JCT）も同時開通のため、開通式は福岡国道事務所、福岡県道路公社、福岡市と共催して行った。開通前の2月10日に行った都市高ウォークは「荒津大橋歩行者天国」の約30,000人に次ぐ約13,000人の来場となる盛況であった。

また、福岡国道事務所が施工していた福岡外環状道路は、昭和48（1973）年度の事業化から約40年の歳月を費やし平成23年4月に完成した。

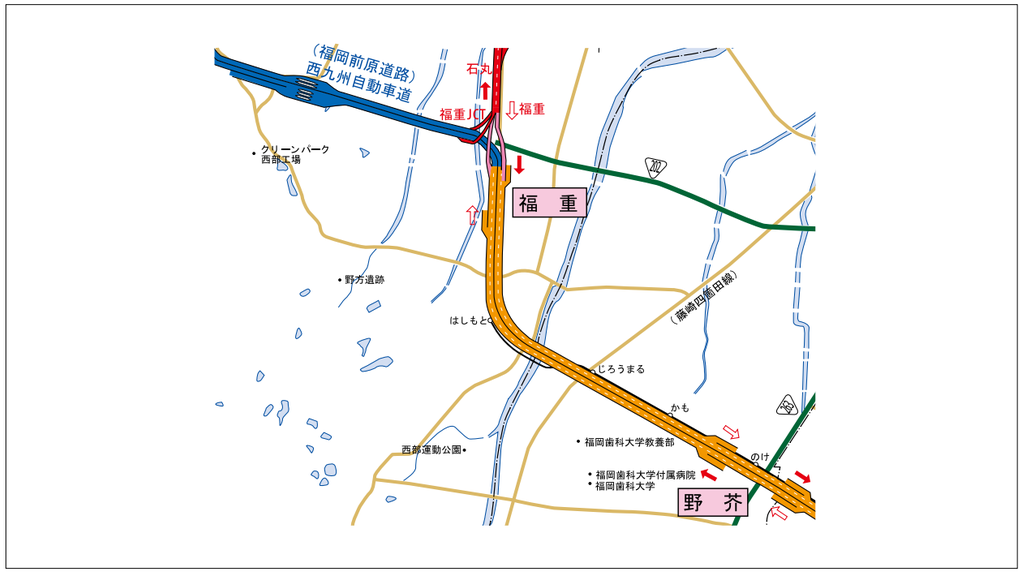


図3-3-5　Ⅳ工区概略図

（５）１－５号渡り線（18次供用）

当区間（Ⅳ工区）は、５号線の最終整備区間であり、既供用の５号線と１号線を接続する0.9kmの区間である（図3-3-6）。

１－５号渡り線は、５号線の１層構造からダブルデッキ構造の１号線に接続する。また、５号線から１号線に接続するＢ渡り線は、西九州道を上越した後、１号線の下層に潜り込む様に接続するため、約５％の上り及び下り勾配となる。４％の下り勾配を有するJCT特有の縦断線形となっている。

工事区間は青果市場入口交差点（現在の外環西口交差点）を挟み、南側は整備中であった外環状道路区域内、北側は井尻姪浜線（路線名は県道都地姪浜線）に分かれる。

南側の外環状道路区域内は、平成22年度に外環状道路の４車線の完成整備が予定されていたため、野芥～福重間の施工と同時期に１－５号線渡り線の施工も行い、平成22年度までに主要工事を完成させた。

北側の青果市場入口交差点から１号線福重出口付近（鋼橋脚３基、４径間連続鋼床版箱桁２連）については、平成21（2009）年度より工事に着手した。当該地は１号線石丸／福重のアクセス部で、国道202号と井尻姪浜線が交差する青果市場入口交差点は渋滞箇所でもあるため、工事ヤードはかなり狭小となった。特に桁架設工事は架設位置が27mと高く、通行車両の安全対策から、全て夜間施工となった。

また、交差点部については、隣接するJCT用地で４ブロックを連結し、ドーリー（移動台車）で交差点内に運搬して一括架設とした。この交差点部の桁架設は、平成23年８月上旬にＢ渡り線（５号→１号）を、同年12月にＡ渡り線（１号→５号）を架設し、環状線の構造物として繋がった。

桁架設後の平成24（2012）年１月には、環状線連結工事完成のボルト締結式を実施した。桁架設が順調に予定通り完成したことで、平成24年内の開通予定が秋完成見込みとなった。この現場は環状線最後の工事で、舗装工事、標識工事など節目の工事には報道各社を案内し、環状化をPRした。また、天候にも恵まれて７月には工事完了の目処となり開通区間の試験走行を報道公開した。大学や関係機関などの新人研修、職員研修の場として約550名の現地見学者があった。

平成24年７月21日、渡り線が供用し、１号線と５号線がつながった。平成10年度の事業着手以来14年を経て５号線が完成し、１号線、２号線とあわせて福岡高速が環状化されることとなった。

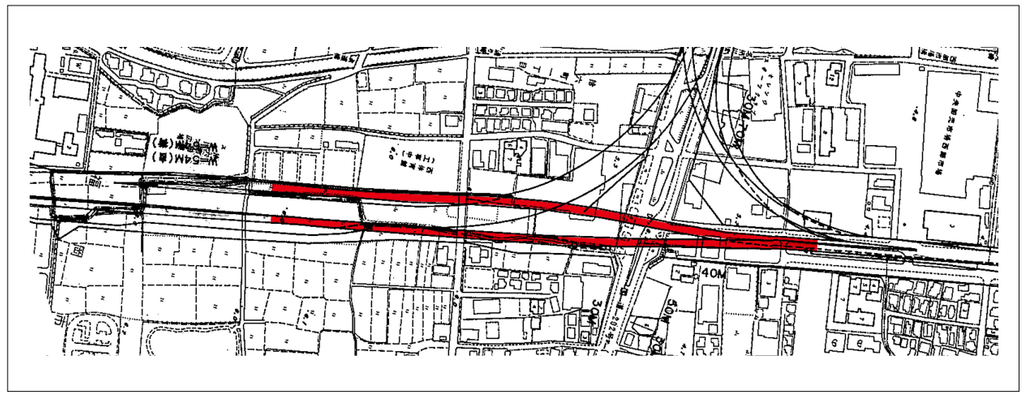


図3-3-6　Ⅳ工区１－５号渡り線概略図

アジアハイウェイ

コラム column

中村 慎也

福岡高速の福岡IC～東浜間には「AH1」の標識がつけられています（写真-１、写真-２）。「AH1」とはアジアハイウェイ１号線の略称です。

アジアハイウェイは、アジア諸国を道路によって有機的に結び、国内及び国際間の経済・文化の交流や友好親善を図り、アジア諸国全体における平和的発展の促進を目的とした、アジア32カ国を横断する55路線、約14万kmに及ぶ道路網であり、平成17（2005）年７月に「アジアハイウェイ道路網に関する政府間協定」が発効しました。このうち、アジアハイウェイ１号線は、東京（日本橋道路元標がある日本橋）を起点に福岡（福岡高速１号線東浜出入口）を通過しフェリーで釜山と連絡し、アジア各国を経由してトルコ・ブルガリア国境を終点とする約２万kmの最長路線です（図-1）。

協定締結各国は協定発効後５年以内に路線標識を設置することとされていたため、福岡高速も平成22（2010）年７月、首都高速道路や東名・名神高速道路、山陽・九州自動車道などとあわせて標識を設置しています。

写真-1

写真-2

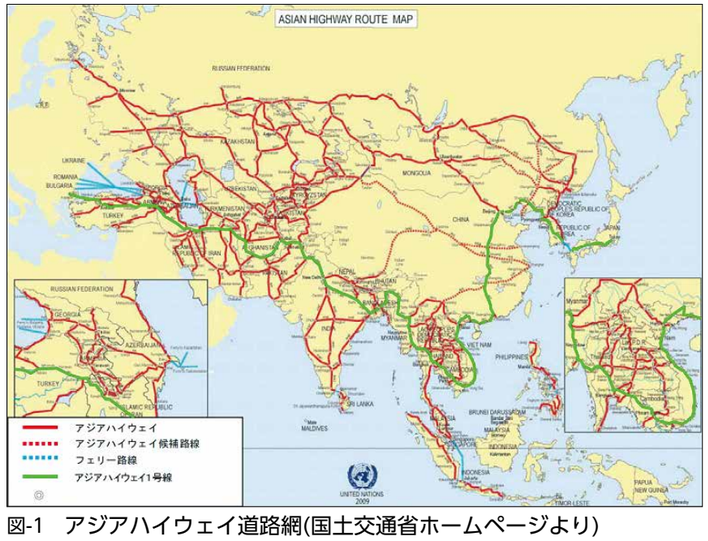


図-1　アジアハイウェイ道路網(国土交通省ホームページより)

高速道路の通称名と色彩

コラム column

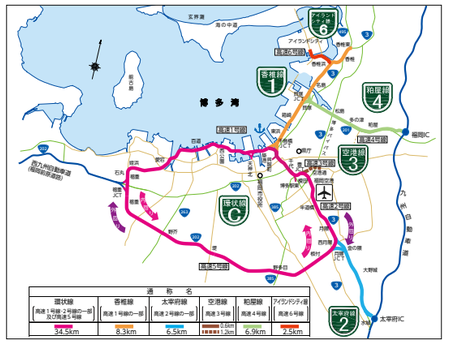
中村 慎也

平成24（2012）年７月、福岡高速５号線の完成により１号線、２号線とあわせた都市高速環状ルートが完成したのを契機に、福岡高速の路線名に通称名がつけられました（図－1、表－1）。

正式な事業路線名称には番号による号線名がつけられていますが、わかりやすい通称名をつけることにより、お客様の利便性の向上を図り、より多くのお客様に福岡高速を利用していただきたいという目的です。

また、福岡及び北九州高速の橋梁については、これまで学識経験者からのアドバイス、あるいは色彩検討委員会を設置し意見を伺いながら、その地域の特色や景観に配慮し色彩を決定してきました（表－2）。

令和３（2021）年３月に完成した福岡高速６号線の橋梁の色彩は、福岡市の景観アドバイザー制度を活用して、スカイグレーとしており、通称名は「アイランドシティ線」となりました。



図－1　路線通称名

表－1　路線通称名

通称名	路線	延長
環状線	高速１号線・２号線の一部及び高速５号線	34.5km
香椎線	高速１号線の一部（香椎東～千鳥橋JCT）	8.3km
太宰府線	高速２号線の一部（月隈JCT～太宰府IC）	6.5km
空港線	高速３号線	0.6km
粕屋線	高速４号線	6.9km
アイランドシティ線	高速６号線	2.5km

表－2　橋梁の色彩

路線名		橋桁の色彩	
福岡高速１号線	香椎～百道浜	スカイブルー	
	百道浜～福重	ミストブルー	
福岡高速２号線		ターコイズグリーン	
福岡高速３号線			
福岡高速４号線		サーフグリーン	
福岡高速５号線		ヘイズブルー	
福岡高速６号線		スカイグレー	
北九州高速１号線		アーバングリーン	
北九州高速２号線			
北九州高速３号線			
北九州高速４号線			
北九州高速５号線		コンポーズグリーン	

福岡高速６号線（スカイグレー）

北九州高速５号線（コンポーズグリーン）

第４節　６号線（アイランドシティ線）の新設（19次供用）

1　路線の概要

６号線は、福岡市東区香椎浜１丁目を起点とし、アイランドシティのみなと香椎１丁目を終点とする全体延長2.5kmの路線である（図3-4-1）。

博多湾東部海域に位置するアイランドシティは、大水深の航路整備で生じる浚渫土砂などを活用した約400ヘクタールの埋立地であり、「都市計画区域マスタープラン」（平成23（(2011)）年４月）においては、国際的にも競争力のある港湾の整備を目指す物流拠点、西日本・アジアを視野に入れた新しい産業の蓄積などを目指す拠点として位置付けられている。また、福岡市の「第９次基本計画」（平成24（(2012)）年12月）においては、活力創生拠点として、環境と共生し、快適な居住環境や新しい産業集積拠点を形成する先進的モデル都市づくりを進めるとともに、アジア・世界と繋がる最先端のコンテナターミナルと一体となった国際物流拠点の形成を図る地区として位置付けられている。

このような中、福岡市東部地区の既存の道路の渋滞緩和をはじめ広域的な交通需要への対応とともに、アイランドシティ内のコンテナターミナルでの取扱貨物量の増加や福岡市立こども病院、新青果市場などの公共施設、広域集客施設の立地などによる交通量増加に対応し、アイランドシティと既成市街地や高速道路網との円滑な広域交通アクセスの確保を図るため、平成25（2013）年７月９日に１号線とアイランドシティを結ぶ延長2.5kmの「自動車専用道路アイランドシティ線」が都市計画決定された。

本事業は、公社による有料道路事業と九州地方整備局による港湾整備事業及び福岡市による街路事業との合併施行により行った。平成28（2016）年度に事業着手し、令和３（2021）年３月27日に開通した。

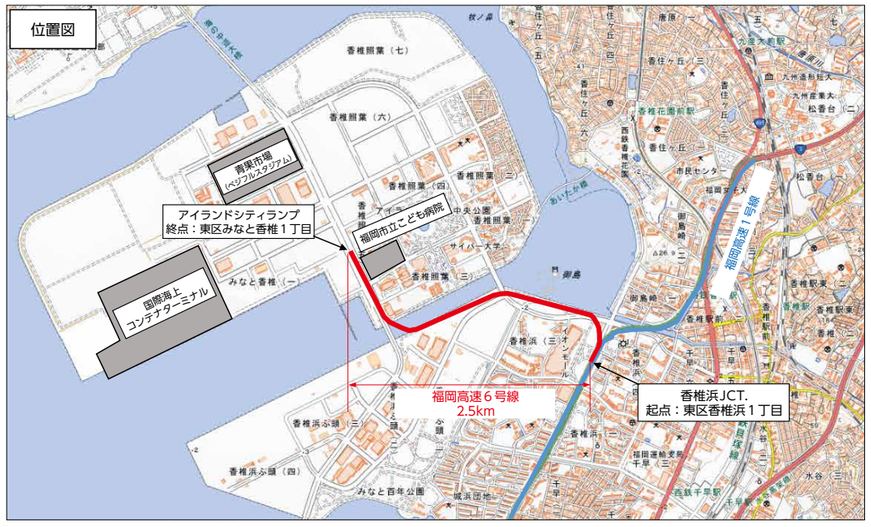


図3-4-1　位置図（６号線）

本路線は４車線、道路規格第２種第２級であり、設計速度は60km/hである。

６号線の線形は、１号線の香椎浜出入口付近で分岐・合流しており、アイランドシティ地区へ向かう場合、現地の制約から道路構造令上の最少曲線半径Ｒ＝150mの曲線区間を経て、香椎浜北公園内を通過する線形となっている（図3-4-2）。道路線形は海岸護岸に近い位置で平行しており、香椎浜北公園内では、遊歩道の利用者に圧迫感を与えないよう護岸から35mの離隔を取っているが、御島かたらい橋付近の曲線部を経た西側の区間では、護岸に近接して平行する線形となっている。香椎アイランドブリッジ付近で曲線半径Ｒ＝200mの曲線区間を経てアイランドシティ地区へ渡り、臨港道路アイランドシティ１号線へ接続している。

６号線の横断構成図は図3-4-3のとおりである。

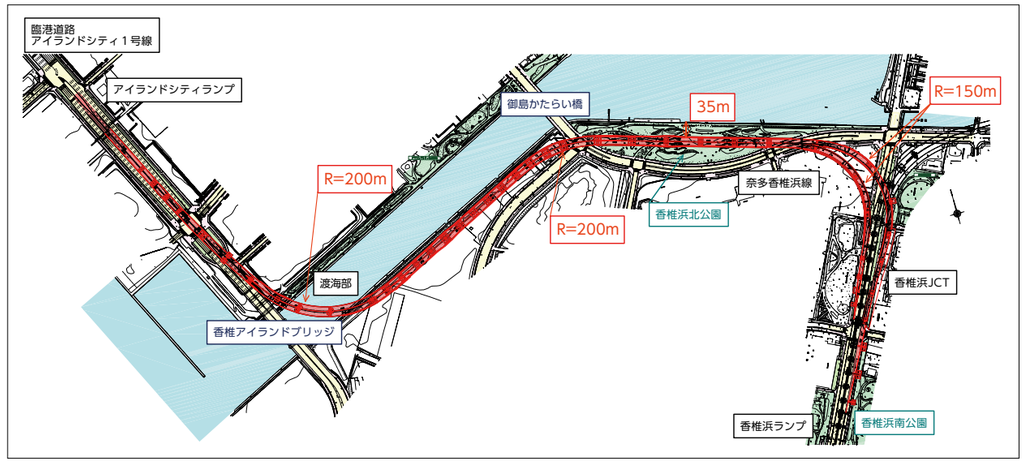


図3-4-2　６号線の線形概要

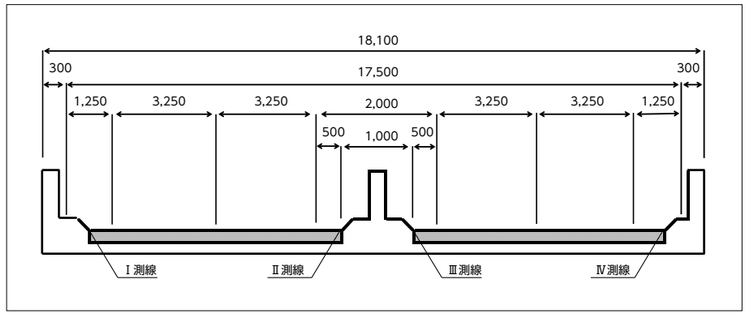


図3-4-3　横断構成図

2 事業化の経緯

平成25年７月９日に福岡都市計画道路１・４・８号自動車専用道路アイランドシティ線（平成29（(2017)）年１月26日に福岡広域都市計画道路１・４・１－８号自動車専用道路アイランドシティ線と名称変更）が都市計画決定された（図3-4-4）。

本路線は、環境影響評価法制定（平成９（(1997)）年６月）後、初の新規路線であり、平成22（2010）年から平成25年迄の３年間をかけて、都市計画決定権者である福岡県が大気質・騒音・振動など14項目の環境要素の予測及び評価を行い、いずれの項目についても基準などとの整合が図られており、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価された。

平成27（2015）年３月17日、福岡県、福岡市、公社は、本路線について、公社の有料道路事業などを活用するとともに、早期事業化に取り組むことで合意した。

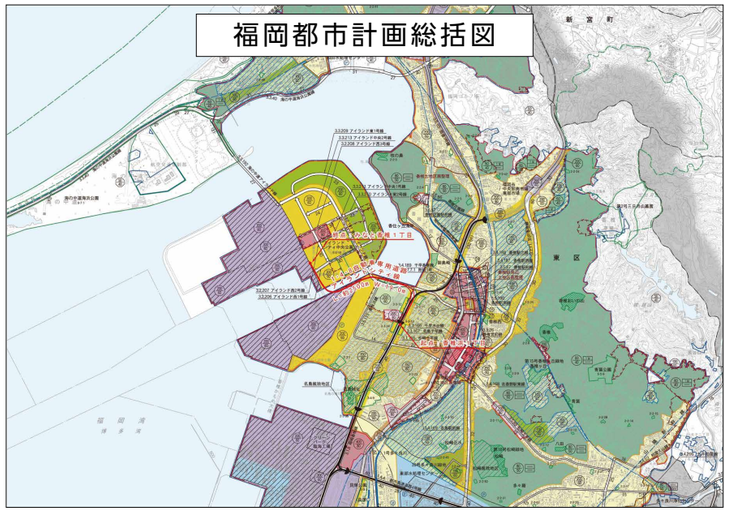


図3-4-4　福岡都市計画道路１・４・８号
自動車専用道路アイランドシティ線 位置図

一方、九州地方整備局などにおいてもアイランドシティ地区にコンテナ船の大型化及びコンテナ貨物の需要増大に対応したコンテナターミナルを整備しており、取扱貨物量の増加に伴う交通混雑の緩和や広域的な高速道路網とのアクセス向上を図るため、博多港の管理者である福岡市において、平成25年12月26日に自動車専用道路アイランドシティ線を「臨港道路アイランドシティ３号線」として、港湾計画における位置付けがなされた（図3-4-5）。

平成27年８月26日に、福岡市（博多港港湾管理者及び福岡市道路管理者）と公社は、自動車専用道路アイランドシティ線（臨港道路アイランドシティ３号線及び福岡市道福岡高速６号線）について、港湾整備事業、街路事業、有料道路事業により共同して整備することで合意した。

その後、平成28年９月30日に６号線の整備計画及び工事実施計画が許可、平成28年10月19日に福岡市と共同申請した都市計画事業の認可を受け、平成28年11月２日より工事開始公告となり、事業に着手した。また、九州地方整備局による港湾整備事業「臨港道路アイランドシティ３号線」としても平成28年度に事業化された。

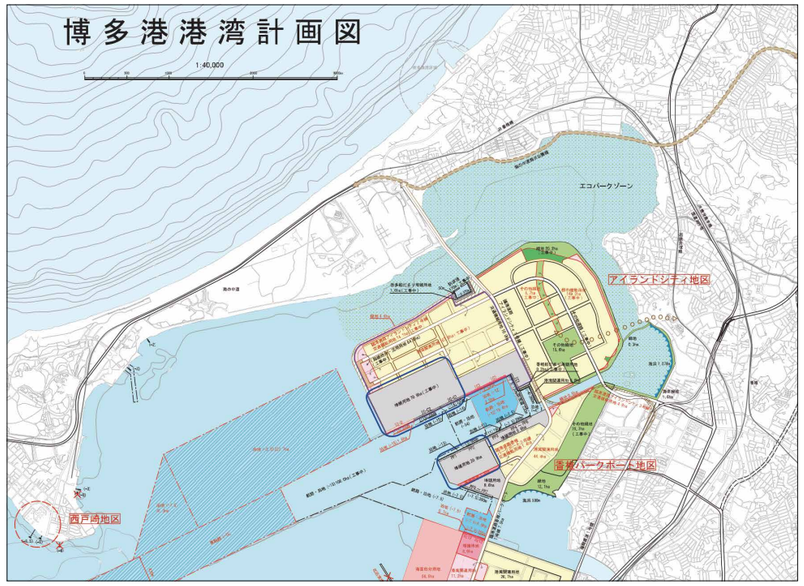


図3-4-5　博多港港湾計画図（平成28年3月）

3 関連事業との調整

６号線の整備にあたり、公社、九州地方整備局及び福岡市（博多港港湾管理者及び福岡市道路管理者）は、有料道路事業、港湾整備事業及び街路事業の事業区分などについて調整し、平成28年11月２日に臨港道路アイランドシティ３号線及び福岡市道福岡高速６号線の整備に関して合意した。

事業区分については、起点側である香椎浜JCTから約1.4kmの臨港地区外の整備を有料道路事業及び街路事業（以下「道路整備区間」）で行い、残りの約1.1kmの臨港地区内の整備を港湾整備事業（以下「港湾整備区間」）で行うこととした。道路整備区間の用地取得並びに施工ヤードなどで使用した公園などの原形復旧及び再整備については、福岡市が街路事業で行うとともに、港湾整備区間内を含めた舗装や道路附属物である道路標識、道路照明などについては、公社が有料道路事業として整備を行うこととした（図3-4-6）。

さらに、事業区分に沿って関係機関との協議や地元との調整並びに工事の施行に起因する占用物件の移転などを各々が行うことや、他の事業と密接に関わる工事の施行について、必要に応じて相互間で委託することとしており、事業の円滑な実施を図っている。

３事業者による合併施行事業の実施に伴い、各事業が６号線の構造、費用及び整備方針に影響を与えるため、計画、設計及び工事実施などについて、各事業者を集めた会議を適宜開催し、密に調整を行いながらの事業実施となった。

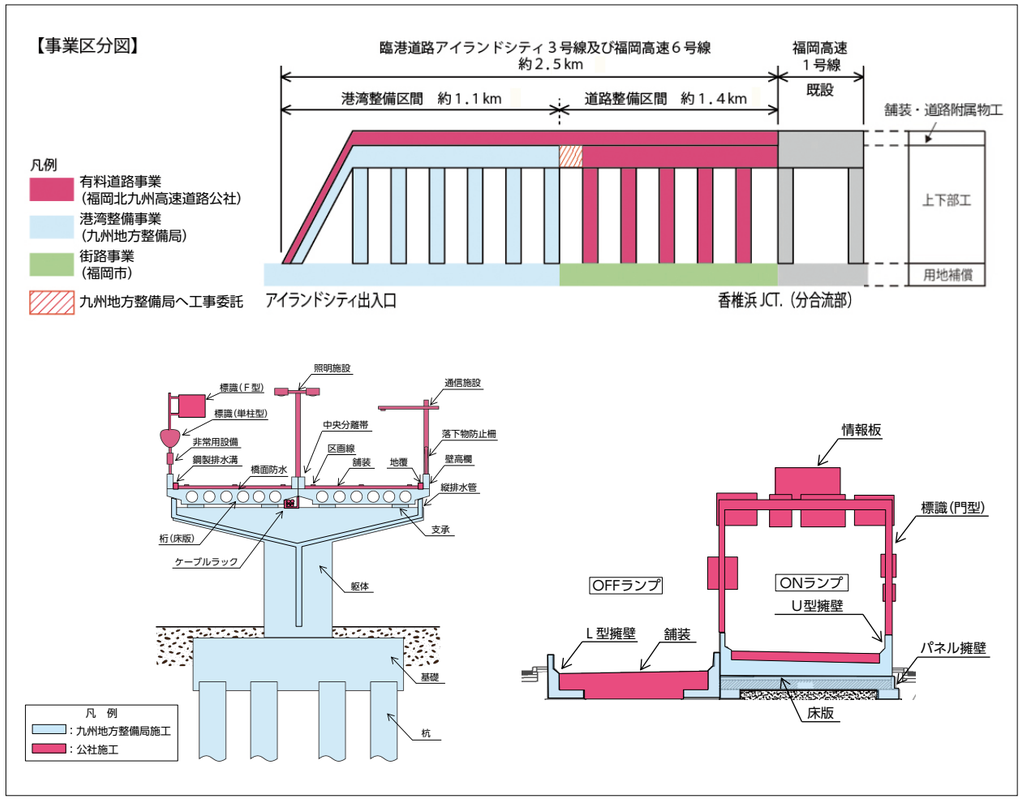


図3-4-6　事業区分図

（１）港湾整備事業との調整

道路整備区間と港湾整備区間の境界部付近の橋桁については、安全性、経済性及び施工性などからPC桁の連続床版橋となり、事業境界部において分離することが不可能な構造となるため、その取扱いについて、協議及び調整を重ねた結果、九州地方整備局においてPC桁の施工実績が多数あることや、その実績による組織的な技術力を有しており、確実かつ効率的に工事を行うことが可能であるため、連続床版橋となる道路整備区間（L=140m）について、公社から九州地方整備局に工事を委託することになった。

また、港湾整備区間において、公社と九州地方整備局の工事を施工する範囲が重複するため、各々の詳細な施工区分として、橋脚と橋桁からなる橋梁本体部分などの施工を港湾整備事業で行い、これ以外の道路の供用などに係る道路の舗装、電気や通信設備に関連する附帯施設などの施工を有料道路事業で行うことを、平成29年12月27日に合意した。

公社と九州地方整備局が共同して整備を行った施設については、６号線が港湾法上の臨港交通施設（臨港道路アイランドシティ３号線）でもあるため、供用後の円滑な管理運営を図ることを目的として、福岡市を含めた３者で令和３年３月15日に各々の管理区分について合意した。管理の対象は各々の所有施設となるが、九州地方整備局が整備した施設については、港湾法に基づき、港湾管理者である福岡市が管理することになる。なお、本施設の道路上における日常管理（パトロール、事故対応など）は、公社が対応することとしている。

（２）街路事業などとの調整

福岡市管理の公園・緑地（以下「公園など」）が、事業用地として必要となるため、公社が事業用地として公園などを占用すること及び６号線の工事完了後、事業用地の原形復旧及び再整備を街路事業として福岡市が行うことを、平成28年12月７日に合意した。（公園などの位置については、後述の「5 用地取得の概要」を参照）

4 地元との調整

６号線については、有料道路事業、港湾整備事業及び街路事業の３事業の合併施行事業であるため、公社、九州地方整備局及び福岡市の３事業者で連携しながら地元対応を図り、事業を進めてきた。

６号線の事業に対して、地元からの事業への理解と協力を得るために、沿線住民を対象に地元説明会を開催し（表3-4-1）、事業内容や事業期間などの説明を行い、事業を円滑に推進できるように取り組んだ。また、事業地周辺には大規模なマンションなどが建ち並んでおり、個別に事業の説明を行う場を設けた。

表3-4-1　地元説明会開催時期及び回数

	事業説明会	工事説明会
時　期	平成28年度	平成29年度
回　数	５回	３回

※個別説明は含めていない

６号線の地元説明会については、５号線の地元説明会を参考にしており、事業パンフレット（写真3-4-1）の配布や事業説明用のDVDを上映（約10分）するなど、視覚的に分かりやすい説明会となるように心掛けた。

写真3-4-1　事業パンフレット

６号線は、高架構造となっており、一般の平面街路整備と比較すると、完成後の道路構造をイメージすることが難しいと想定されたため、完成予想図をCG化（写真3-4-2、3）し、説明資料とすることで理解促進に努めた。

写真3-4-2　福岡高速６号線全景（CG図）

写真3-4-3　香椎浜北公園（CG図）

地元説明会の際には、６号線の建設に関連する様々な質疑があった。その内容としては、施工方法や施工に伴う一般道路への交通影響、周辺景観への影響に対する懸念などであった。また、香椎浜北公園の中に都市高速道路を建設するため、公園景観への影響や公園利用者に対しての利用制限

や圧迫感が出るのではとの質問もあった。

そのため、工事車両の迂回路や施工時の交通規制などについては、地元説明会で要望があった内容をもとに、工事を行う施工業者と密に協議を行い、周辺環境に配慮した施工計画を立案することで、事業に理解いただけるように取り組んだ。また、施工により歩道が通行不能となるため、交通管理者と協議を行い、仮歩道で歩道を切り回すなどにより歩行者通行帯を確保した。さらに、地元へ工事に伴う交通規制などをお知らせするため、チラシなどの配布による周知を行ったほか、事業の進捗状況を定期的に周知するため、公社ホームページやSNSを活用して、情報発信を行った。

なお、景観面への影響については、公園などに設置される橋脚の本数を少なくするなど圧迫感を緩和できるような道路構造としており、また、周囲の景観になじむような配色とするなど最大限の配慮を行っている。

これらの取り組みが、地元や関係者の皆さまからのご理解とご協力を得ることに繋がり、事業を円滑に進捗することができた。

5 用地取得の概要

６号線の道路整備区間の事業予定地内には、大学の留学生会館や大型商業施設があり、事業用地の取得は、前述のとおり福岡市が街路事業で行っている。大型物件も含まれることから、地権者との交渉などに多くの時間を費やした。

また、事業予定地内の福岡市が管理する公園や緑地（図3-4-7）については、地元や公園管理者など関係者の協力を得て、公社が事業用地として占用し、事業を進めることができた。

一方、九州地方整備局が対応した港湾整備区間における事業用地は、福岡市が管理する港湾用地などであり、こちらも関係者の協力により事業用地を確保できた。

このように６号線の事業用地については、地権者や地元、関係者の協力により事業用地の確保が進み、事業の円滑な実施に繋がっている。

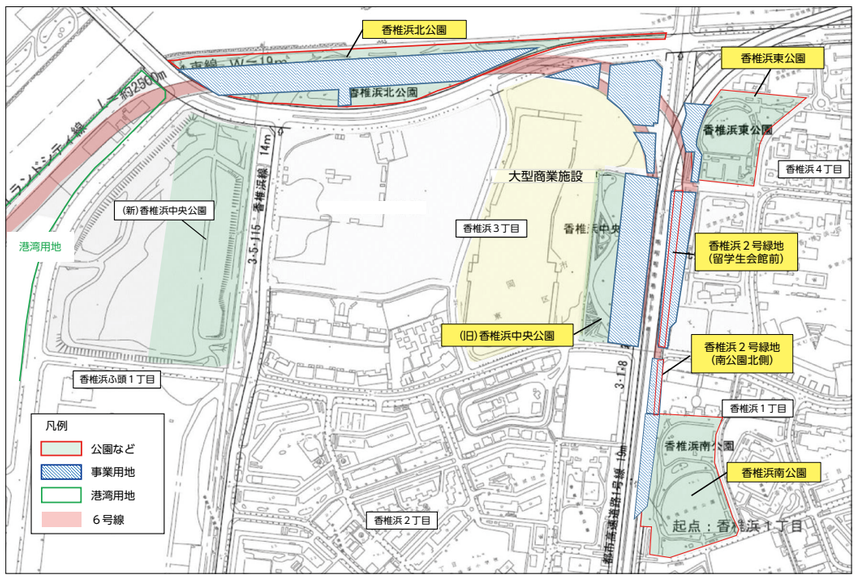


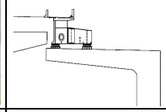
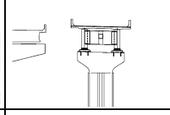
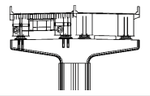
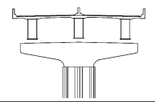
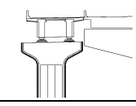
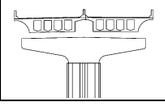
図3-4-7　公園などと事業用地の位置図

6 工事の概要

（1）構造概要

６号線は高架構造を採用しており、構造の決定においては、街路形態や施工時の交通規制などの制約条件を考慮して、橋梁形式、スパン割、橋脚位置を検討し、経済的な橋種を採用している（表3-4-2、図3-4-8）。

表3-4-2　構造形式

位置	構造形式		構造の断面	構造の特徴	適用区間	港湾整備
①	混合桁橋			混合桁橋とは、箱桁橋とI桁橋の構造を取入れたものになります。分・合流部など、橋面の幅員が次第に大きくなっていく箇所において経済的な構造となります。	AP1～AP4	－
②	少数板桁橋			少数板桁橋とは、合成床版を用いて床版支持間隔を大きくすることにより、主桁本数を少なくし、横桁・横溝などを単純化または省略して合理化を図った橋梁です。	AP4～AP7	－
③	鋼床版 箱桁橋			箱桁橋とは、上フランジ・下フランジ及び２本以上のウェブから構成された断面形状を有し、また、上フランジ・下フランジの占める面積が大きいので曲げモーメントによる大きな圧縮応力に抵抗できます。また、ねじり合成が大きいので活荷重に対する荷重分配が良好な断面特性を持ちます。また、鋼床版とし、桁高を低くすることで、死荷重を軽減することができます。	AP7～IP1 BP4～IP1	IP21～IP24
④	細幅箱桁橋			細幅箱桁橋とは、箱断面の幅を従来箱桁より狭くし、一方、フランジを厚くして箱内構造を簡略化（縦リブ、横リブを省略）し、また、合成床版を採用することで床版支間（主桁間隔）及び張り出し長を長くすることが可能となります。また、床組構造も省略されるため、合理化が図られた箱桁です。この結果、シンプルな構造となり維持管理に優れ、景観性もより向上したものになっています。	IP1～IP8	IP24～IP28
⑤	PCコンポ桁橋			PCコンポ桁橋とは、主桁を予め製作したプレキャストセグメントを架設地点で組み立てる工法で、床版はプレキャストPC板を利用して主桁と合成する合成桁橋です。	BP1～BP4	－
⑥	PRC中空床版橋			PRC中空床版とは、従来のRC構造を基本に、PC鋼材によるプレストレスを導入しつつ、鉄筋でひびわれを抑制する構造です。従来のPC橋よりもPC鋼材の量が少なく、従来のRC橋よりも鉄筋量を抑えることができ、スパンを大きくすることが可能であるため、経済的な構造になります。	IP8～IP12	IP12～IP21 IP28～CA1

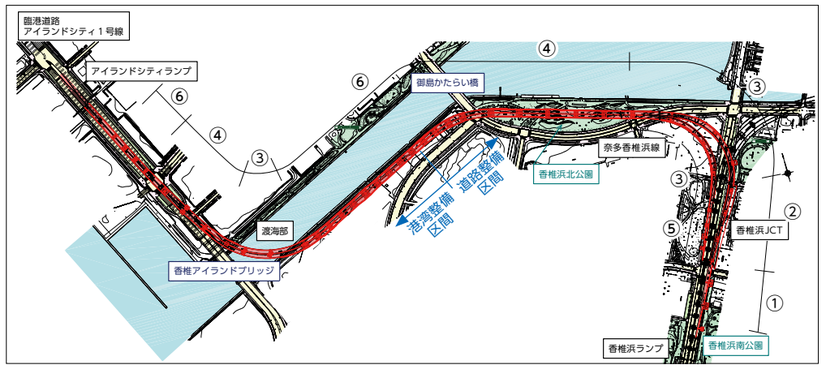


図3-4-8　構造形式などの位置図

（2）工事の進捗

公社が担った道路整備区間は、平成29年７月から下部工に現場着手し、平成31（2019）年２月に上部工に現場着手した。事業期間内の完成を目指し、関連事業との調整、連携を密に図りながら工事を進めた。

一方、九州地方整備局が担った港湾整備区間は、平成28年７月から下部工に現場着手し、平成30（2018）年11月に上部工に現場着手した。令和２（2020）年９月に公社は九州地方整備局から橋面を引受け、港湾整備区間を含めた舗装や道路附属物である道路標識、道路照明などの橋面工事を有料道路事業として整備を行った。

写真3-4-4から写真3-4-6は、６号線の全景、香椎浜北公園区間（写真①）及びJCT区間（写真②）の上下部工工事の進捗状況である。

施工中（令和２年２月）

供用時（令和３年３月）

写真3-4-4　全景

着手前（平成29年９月）

下部工施工時（平成30年12月）

上部工施工時（令和元年６月）

写真3-4-5　香椎浜北公園区間（写真①）

着手前（平成29年12月）

下部工施工時（平成31年３月）

上部工施工時（令和元年７月）

写真3-4-6　JCT区間（写真②）

（3）工事の特徴

６号線の内、公社が担った道路整備区間の特徴的な工事として ①剛結構造 ②桁架設 ③既設橋補強の３つを紹介する（図3-4-9）。

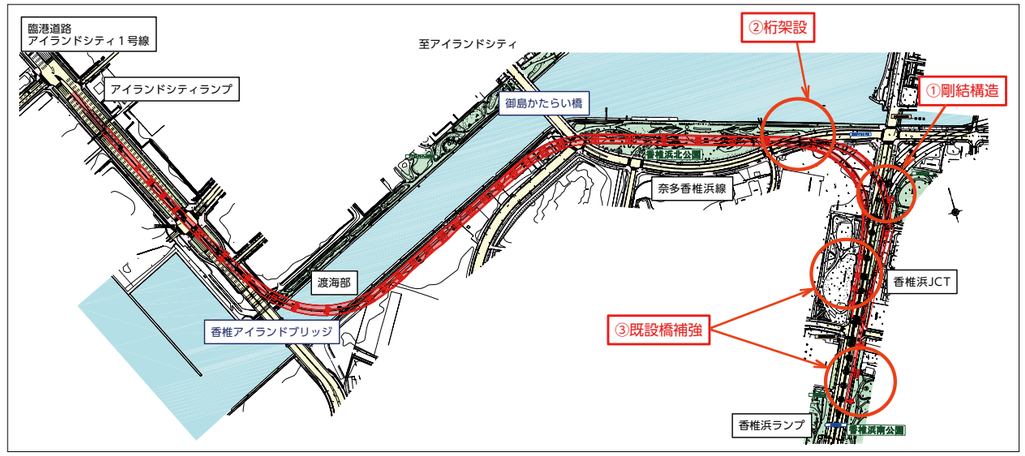


図3-4-9　全体平面図

① 剛結構造

６号線は、既設１号線から分合流する構造であり、既設１号線の上空を跨ぐ区間が生じる。この区間は、上部工の縦断勾配（採用値５％）から路面の高さに制約がある中で、新設する６号線の鋼製橋脚の梁下から建築限界高さを確保する必要があり（図3-4-10、11）、桁と梁を一体とする剛結構造を採用して（図3-4-12）所要の高さを確保した。

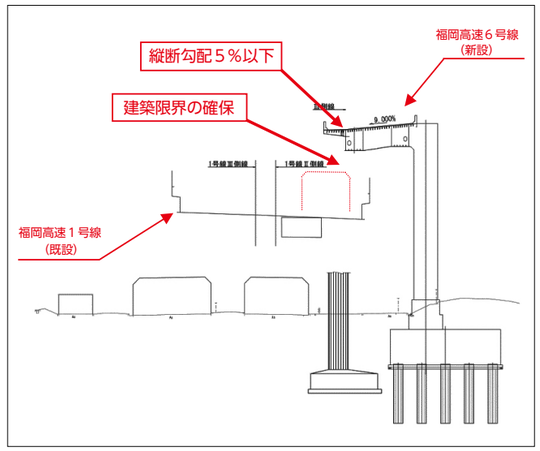


図3-4-10　建築限界、縦断勾配を確保する剛結構造

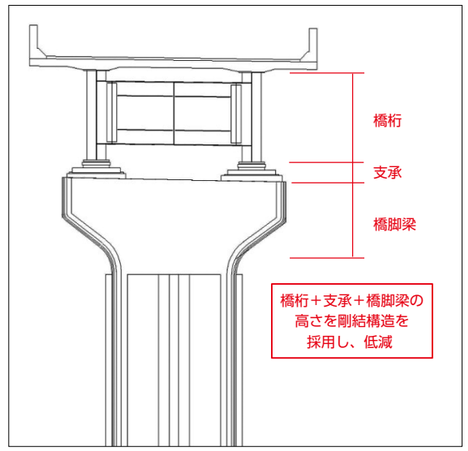


図3-4-11　標準的な下部工と上部工

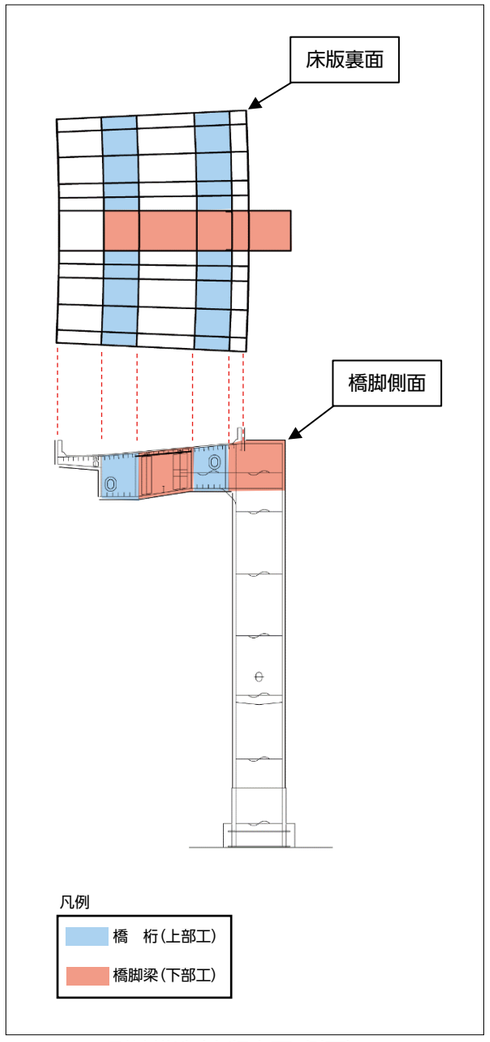


図3-4-12　剛結構造（床版裏面、側面）

② 桁架設

６号線においては、基本的に15m程度の短い間隔でベント（仮設橋脚）を設置し、桁架設を行っている。なお、既設１号線や交通量の多い市道の上空を交差する区間では、交通管理者との協議により、道路上へベントを極力設置せず、通行車両への影響が少ない夜間のみの通行止めで済むよう、大型クレーンで大ブロック桁を架設する一括架設工法を採用している。

特に市道奈多香椎浜線と交差する支間長が約124mと６号線の最長となる区間では、隣接する大型商業施設の協力も得て歩道を迂回させることで、車道の車線数を減らさないギリギリのところまでベントを設置し、両サイドより桁を架設していき、残る約52mの区間については、夜間通行止めを行い、一括架設することになった。

ただし、この区間長だと１台のクレーンでは架設できないため、２つの大ブロック桁に分けて、全国的にも数が少ないとされる550ｔ吊の大型オールテレーンクレーンを２台併用することにした（図3-4-13）。さらには、両桁を連結する際、一時的に荷重を受け持たせるため、２台の多軸台車（６軸×８輪）を横に並べて連結し、その上にベントを組んだ移動式ベントを使用して架設を行った（図3-4-14）。

架設当日は22時に市道の通行止めを行った後、１台目のクレーンが１つ目の大ブロック桁を吊り上げ、所定の位置に設置した。30分後には、移動式ベントを所定の位置に移動して、この桁を支え、２台目のクレーンでもう片方の大ブロック桁を設置し、連結する作業を行った（写真3-4-7）。

作業中は、深夜にも関わらず地元の多くの方々が足を止めてこのダイナミックな架設をじっくりと見学されていた。日を跨いだ翌日の４時頃には、約1,500本のボルト締めが終わって橋桁を連結し、無事に架設を完了した。この区間には４本の桁があるため、同様の作業を４夜に分けて行っている。

なお、令和２年２月に最後の一括架設となる既設１号線との交差区間の架設を行い、公社にて工事を担った全ての区間の桁がつながった。その際は多くの取材を受け、テレビやラジオなどで報道されている。

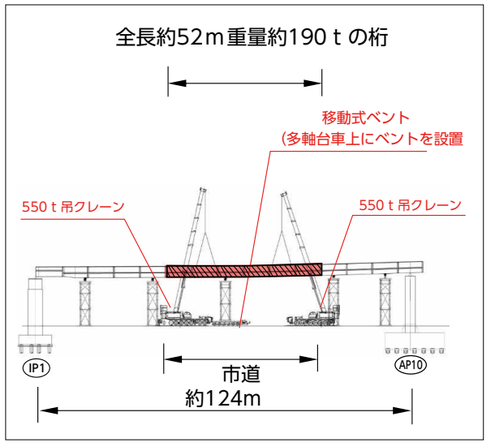


図3-4-13　架設概要図

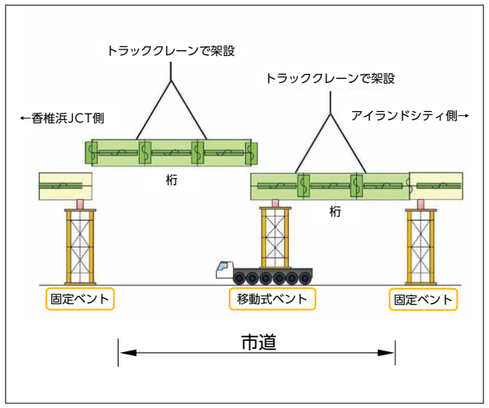


図3-4-14　工法イメージ図

移動式ベント

桁架設

桁連結

写真3-4-7　桁架設作業状況

③ 既設橋補強

６号線が分合流する既設１号線は供用から40年ほど経過しており、接続箇所においては、既設橋梁構造への十分な補強が必要となった（図3-4-15）。

当初は、炭素繊維による補強を考えていたが、耐力などに課題があったため、検証した結果断念し、次に、桁下面へのコンクリート増厚工法へと見直した。しかしながら、試験施工を行ったところ、増厚コンクリートが既設PC桁に十分に付着せず落下リスクがあることから、より確実な施工方法である横桁増設などによる工法へと見直すことになった。

合流部（AラインL=131m）においては、既設PC桁と新設鋼桁との接続のため、鉛直たわみ差が大きくなったことから、縦目地にダイヤフリージョイントを採用した（写真3-4-8）。また、橋梁からの拡幅量も大きかったことから、鋼部材の使用を検討したが、架設条件が既設桁下の足場施工であり、大きな鋼部材の設置が困難であったため、図3-4-16のように内桁への荷重分配が期待できる剛性の高いPCコンクリート製の横桁を増設する補強とした。

分流部（BラインL=130m）においては、既設と新設がともにPC桁であったため、鉛直たわみ差がないことから、縦目地を埋設ジョイントにより接続した（写真3-4-9）。また、合流部と比較して、既設橋梁からの拡幅量が小さいため、図3-4-17のように鋼製ブラケットの重量を支持するための機能として鋼製横桁を設置する補強とした。なお、合流部、分流部ともに既設PC桁への炭素繊維による補強を行っている。

いずれも腹這いになって出入りするような狭い足場内での作業（写真3-4-10、11）で工程的にも厳しく、施工に苦慮したが、関係施工会社と入念な工程調整を行い、予定の令和２年度内の供用開始に繋ぐことができた。

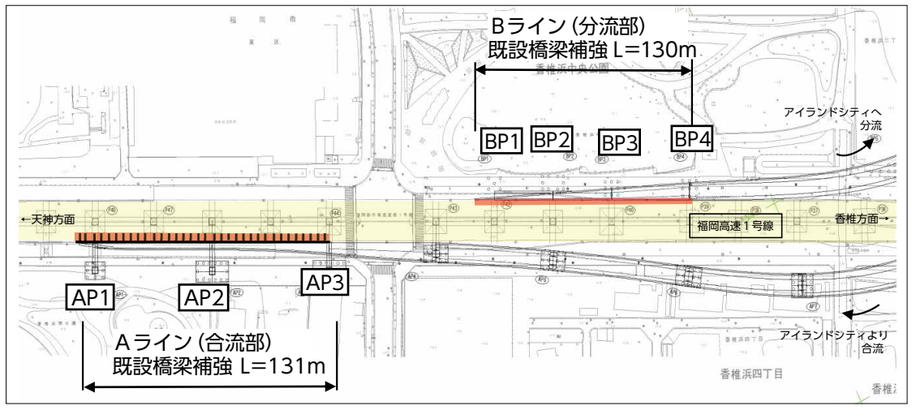


図3-4-15　補強箇所位置図

写真3-4-8　Aライン：ダイヤフリージョイント

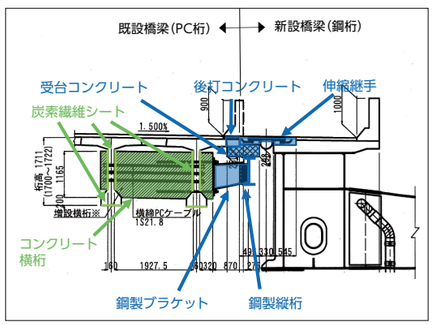


図3-4-16　Aライン断面図（合流部）

写真3-4-9　Bライン：埋設ジョイント

写真3-4-10　Aライン施工状況（ブラケット設置）

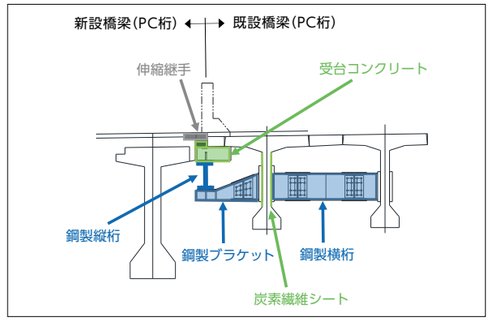


図3-4-17　Bライン断面図（分流部）

写真3-4-11　Bライン施工状況（縦桁設置）

（４）環境対策

６号線の環境対策については、事業者である九州地方整備局、福岡市と連携し、専門的知識を有する有識者で構成される環境モニタリング有識者委員会の指導・助言も踏まえ、工事中の低騒音型建設機械の採用及び防音パネルの設置などの保全措置などを行った。また、日照阻害などの沿道対応も実施した。

なお、供用後は、道路の存在及び自動車走行に係る大気質・騒音などの環境調査を実施し、令和５年度の同委員会にて環境への影響を報告する予定である。

7 供用開始と整備効果

６号線は、事業着手から約５年の月日をかけて令和３年３月27日に供用開始した。

供用１年後における具体的な整備効果について下記に示す。

（１）移動時間の短縮

アイランドシティから福岡高速へ直接出入り可能となったことにより、これまで最寄りの香椎浜出入口までの移動時間が11分（街路利用）から３分（都市高速利用）に約８分短縮となり、福岡ICや天神・博多駅までの移動時間が短縮となった。

（2）利用増と交通混雑の緩和

令和３年度の福岡高速全体の交通量は、新型コロナウイルス感染症による影響により令和元年度と比較して減少傾向にある中、アイランドシティ及びその周辺の既設の出入口（香椎浜、貝塚、箱崎）をあわせた交通量は増加傾向にある。既設の香椎浜、貝塚、箱崎出入口の交通量は減少しているが、これは主に、これら出入口の利用者がアイランドシティ出入口へ一部転換したことによるものと考えられる。この交通の転換により、周辺の一般道路の交通負荷が低減し、一般道路の片男佐橋交差点（図3-4-18）ではピーク時間17時～18時にアイランドシティ方面からの車両による渋滞が約400m発生していたが、開通後は、渋滞長が約70mに減少した（写真3-4-12）。

図3-4-18　片男佐橋交差点

写真3-4-12　開通前後の片男佐橋交差点

（3）物流の効率化

アイランドシティでは国際海上コンテナターミナルや物流施設などが整備されてきているが、アイランドシティから直接福岡高速を経由し、九州自動車道や西九州自動車道に繋がる高速道路ネットワークが形成された。開通後の令和３年度には、港湾関連用地の分譲がさらに進んでおり、競争力のあるみなとづくりの一助となっている。

開通後の物流会社へのアンケート調査では、開通で「輸送時間短縮によるトラックの稼働率が向上した」、あるいは「労働時間・輸送コストの削減に貢献している」と回答をいただいており、物流の効率化に寄与していることが伺える。

（4）アイランドシティのまちづくりに寄与

アイランドシティは、これまで、こども病院の開院（平成26（(2014)）年11月）、青果市場の開場（平成28年２月）、総合体育館の開館（平成30年12月）とともに商業施設やマンションなどの立地によりまちづくりが進んでおり、開通後の令和３年度においても、物流施設の立地や住宅開発のための土地分譲などがさらに進展している。居住人口は約1万2千人（令和３年３月末現在）から約1万３千人（令和４（(2022)）年１月末時点）とさらに増加しており、今後のまちづくりに弾みがつくと期待される。

６号線における新たな景観の創出

コラム column

下坂 智之

６号線の整備にあたっては、アイランドシティが海や緑などと調和した「美しいまちなみ」や「緑の都市景観」づくりが進められていることから、一体となった新たなランドスケープを創るため、事業者である公社、九州地方整備局及び福岡市で検討を重ねました。福岡市の景観アドバイザー制度を活用し、専門家による「自動車専用道路アイランドシティ線（福岡高速６号線）都市景観アドバイザー会議」を３回にわたって開催し、関係者との協議を経て景観整備内容を決定しました。

景観の全体コンセプトは、「海や緑、まちなみに調和した良好な景観をより一層高め、新たな福岡の顔となる景観形成」とし、近景では周囲の調和に配慮しつつ、遠景の視点場からは魅力ある景観を創出することとしました。

区間ごとの景観形成の方向性として、既設１号線分岐区間では、「１号線との調和」や「付属物の収め方（煩雑感軽減）」、「高架下空間を明るくみせる工夫」とし、煩雑感・圧迫感の軽減を行っています。香椎浜北公園区間では、「水辺景観を生かしたデザイン」、「内陸部からの眺望への配慮」、「公園の意匠・色彩などへの配慮」、「煩雑感軽減のための工夫」とし、遊歩道から空の視点に対し、広がりある風景の創出を行っています。

具体的には以下の整備方針としました。

① 色彩

６号線周辺は、視界に海と空が多く占めることから、橋梁の壁面（壁高欄）の色彩には、海や空と調和する淡い青色系（スカイグレー）を使用しています。橋桁部は橋脚のコンクリートと同系色とし、色彩の一体感、統一感を演出しています。また、桁下は、高架下空間を明るくみせるため、桁側面より明るいグレーを採用しています。

② アイランドシティへのゲート性の演出（シンボル区間）

福岡高速６号線は、アイランドシティへの入口にあたる御島かたらい橋付近において高架橋で横断しており、橋桁側面に「ISLAND CITY」とサインを設置し、橋脚も美装化してゲート性を演出しています。

③ 香椎浜北公園区間の構造形式

香椎浜北公園区間を高架橋で通過するため、通常であれば１スパン30m程度の径間で設計するところを、70m前後まで径間を広げ、公園内に設置される橋脚本数を少なくし、圧迫感を和らげることで周囲から水辺空間を介した眺望や、公園利用者などへの配慮を行っています。

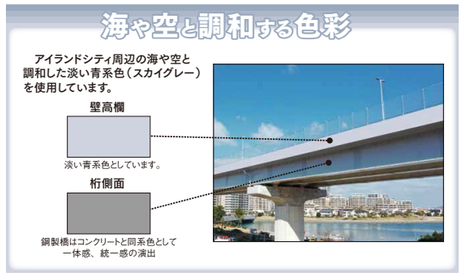
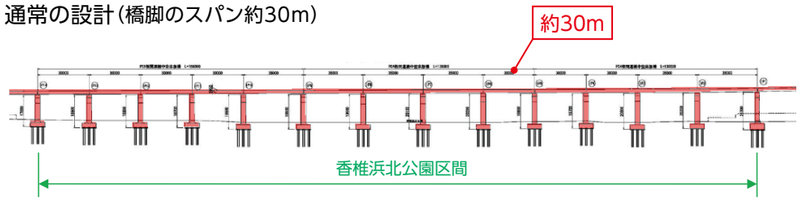


図-1　色彩

図-2　ゲート性の演出

●通常の設計（橋脚のスパン約30m）



●今回（橋脚のスパン約70m）

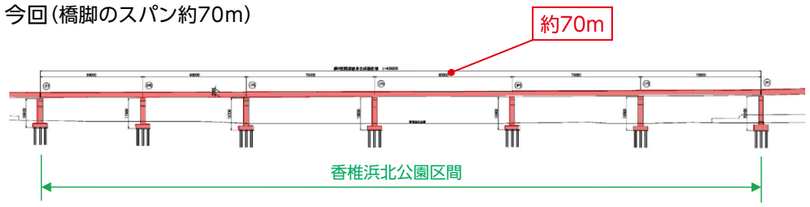


図-3　香椎浜北公園区間の構造形式

④ 香椎浜北公園区間の非常駐車帯補強材の形状

当初は、非常駐車帯下の補強材のリブを隠すため桁カバーを設置する案を検討しましたが、非常駐車帯の補強材の点検時に桁カバー内に人が入る必要があり桁カバーが高さ2.3m、幅2.4mと大きくなって圧迫感を感じること、5年に1回の補強材点検の際カバーを外す必要がありライフサイクルコストが高価となることから、補強材自体の形状を非常駐車帯の形状にあわせた曲線構造とし、桁や床版と調和する構造となるよう配慮しました。

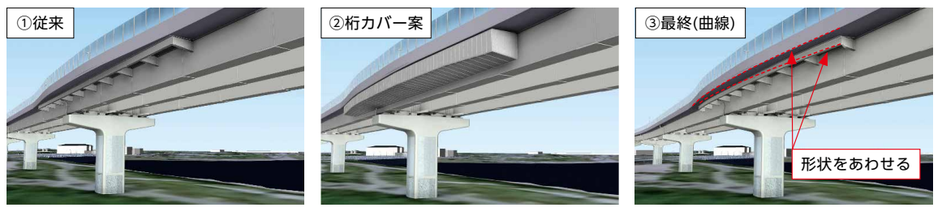


図-4　非常駐車帯補強材の形状

６号線工事における苦労話
～６号線分合流部の既設橋梁補強など～

コラム column

藤田 敏夫

６号線の分合流部は１号線香椎浜出入口近くに計画されており、既存の１号線本線を上越しする天神向けの合流路線は接続位置が香椎浜入口ランプ上となり、逆L字型の橋脚構造が必要となることから、上下部工ともMt構造が採用されています。また、既設橋梁との接続は、橋軸方向に伸縮継手を介した接続となりますが、合流部は桁種の違いによるたわみ差が大きく分流部に比べ遊間の広い伸縮継手となっています。

詳細な構造設計は平成29（2017）年度から着手しました。当初は分合流部とも床版上下面に炭素繊維シートを接着する補強工法としていました。特に合流部は、桁下にある国土交通省の光通信ケーブルの移設ができないということで、残したまま対応できる同工法としていました。ところが、詳細検討により同工法では耐力が不足することが判明するとともに床版上面の炭素繊維は、将来の舗装打替えの切削時に損傷が懸念されたことから他の工法を選定することとしました。

次に床版下面増厚工法（図-1）で設計を進めたところ、合流部においては高流動コンクリートの付着力確保が問題となり、工法を再度見直し、補強横桁を追加する工法（図-2）を検討することとなりました。そこで、改めて光通信ケーブル移設の協議を行ったところ、平成31（2019）年３月頃、移設の可能性が出てきたため、急遽、具体的な設計に着手することになりました。設計の中では、補強横桁を鋼構造にすることも検討しましたが、部材の大きさ、重さから、既設主桁間の足場内の施工は困難であり、PC構造とすることにしました。施工は当初、上部工工事の中で一体的に行う予定としていましたが、既設PC桁の健全性を検証した上で削孔し、PC横桁を増設するなど専門性が高くなったことから急遽別途発注を行うことになり、時間がない中、何とか発注することができました。

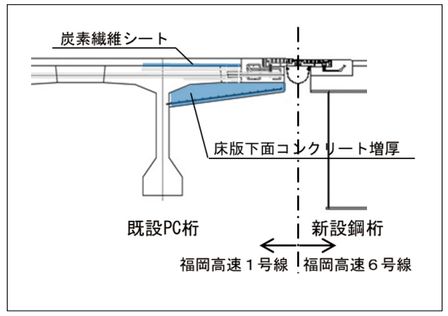


図-1　床版下面増厚工法（合流部）

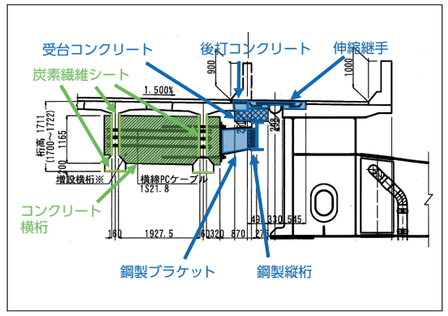


図-2　決定工法（合流部）

一方、分流部の補強構造は、合流部よりも補強の規模が小さいことから高流動コンクリートによる床版下面増厚工法（図-3）で検討を進め、令和２（2020）年１～２月に試験施工を行ったものの、目標とした付着強度を得られず、振出しに戻りました。事業期間が残り１年と迫る中、新たな工法を議論する中で、同僚がPC桁同士を鋼部材で補強している事例を見つけ、その設計手法、施工法をひも解いて鋼部材補強法（図-4）でいけると判断しました。結果的に、分流部はたわみ差が小さく鋼部材もコンパクトになったことが幸いしました。

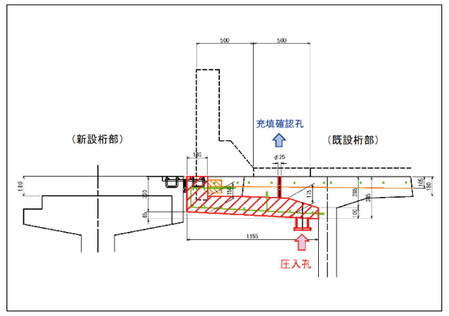


図-3　床版下面増厚工法（分流部）

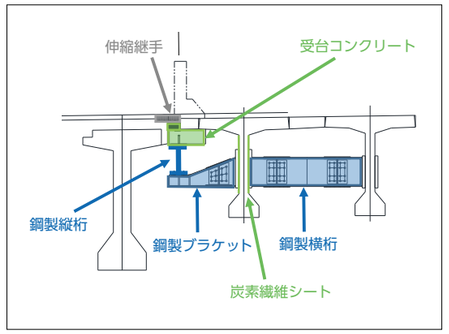


図-4　決定工法（分流部）

鋼部材の製作は令和２年GW明けから始めましたが、材料手配では、東京五輪需要による材料ひっ迫などの影響を受けました。また、製作は、既設PC桁の鉄筋など照査を経た削孔位置確認後の対応になることから、いよいよ期間がひっ迫し、進捗状況を確認する毎日でした。公社からの重ね重ねの依頼に応じた製作メーカーの優先的な製作対応により、ようやく令和２年12月上旬までに全ての鋼部材は完成し、何とか年内に設置まで終えることができました。その後、受台コンクリートや伸縮装置を設置し、舗装及び区画線を終えたのが供用の前週でした。

以上のように既設橋梁補強に関する部分が最も工程的に厳しかったのですが、橋梁本体の高欄施工後に行う、舗装や落下防止柵、照明、通信、標識・区画線などの橋面工事に取り掛かれるようになったのは令和２年９月からであり、この時点で事業開始時に見込んでいた工程より約半年遅れており、橋面工事全般が工程的に厳しい状況となっていました。

当初工程では橋面工事だけで１年以上の期間を見込んでいましたが、約半分の期間で対応する必要が生じ、狭い橋面上で、舗装など橋面工事８社と既設橋梁補強工事２社の計10社が同時並行で作業しなければならない状況となりました。

このため、当時の工事課調査役が中心となって、毎週金曜日夕方に関係施工者を集め、ち密に施工箇所や工程の調整を行うとともに、多数行き交う工事車両が舗装を傷めないよう、中央分離帯に設けた開口部を活用の上、通行ルートやUターン禁止エリアなど小まめに設定し、関係者一同で決めたルールを徹底して守ることで、厳しい工程内での完成見通しを立てることができました。また、区画線の立会などにおいては交通管理者に休日も対応いただくなど協力いただき、これに加えて、舗装や区画線など天候に左右される工事を行う際、多くは天候に恵まれたこともあり、前述のように最後の舗装及び区画線を供用の前週に終えて、余裕のない綱渡りのような工程をどうにか乗り切ることができました。

こうした過程を経て、無事に予定していた令和２年度内に供用開始することができましたが、特に工法決定に苦慮した既設橋梁補強に関しては、今回の経緯を今後の参考とし、同様の施工がある場合には、たわみ差を最小にするという観点から、既設橋と橋脚位置をあわせることや、上部工において同じ材質の桁を採用し、桁同士を一体化するなど、設計段階における余裕のある時に、時間をかけて検討する必要性を促したいと感じております。

いろんな困難を乗り越えて様々に尽力いただいた関係の皆さまのご協力の賜物で予定された事業期間内に完成することができました。

福岡高速６号線（アイランドシティ線）開通式典

コラム column

稲田 善宣

令和３（2021）年３月27日（土）に新規路線の福岡高速６号線（アイランドシティ線）が開通しました。本事業は福岡北九州高速道路公社、九州地方整備局、福岡市の３者による合併方式であったことから、開通式典も３者が主催して行うこととなりました。

今回は新型コロナウイルス感染症の拡大により、直前の令和３年１月には福岡県下で再度の緊急事態宣言が発令され、式典実施さえも不透明な状況が続きました。緊急事態宣言は、２月末で解除されましたが、主催者３者が調整を重ね、開通式典開催の直前まで修正を繰り返しながらの準備となりました。

新型コロナウイルス感染症対策を踏まえ、招待者などの人数は通常の150人程度から50人程度に規模縮小し、式典会場も新規開通区間の都市高速道路上にテントを設営して開催することとしました。また、来場者のご協力も得ながら、サーマルカメラ（非接触）による検温や消毒を実施、式場では座席間隔をとり、壇上では飛沫防止ボード設置とマイクの都度消毒などを実施しました。

式典当日は素晴らしい好天に恵まれ、多くの来賓にご出席をいただき、アイランドシティを見渡せる本線上、公社職員による司会のもとで、明るく和やかな雰囲気のままに進行しました。

開通式典では、国土交通大臣政務官の式辞、福岡市長の挨拶に続き、国会議員や福岡県知事、福岡県・福岡市議会議長からのご祝辞をいただき、公社理事長が謝辞を述べました。さらにテープカットとくす玉開披が行われ、最後を締めくくる通り初めには、招待者に加えアイランドシティ地域が物流拠点であることを象徴する大型トレーラーも参加しました。この福岡高速６号線が地域の発展に寄与していくことを確信する場面であり、多くの方々のご協力のもと無事開通式典を終えることができました。

第５節　３号線（空港線）の延伸

1 路線の概要

３号線は、福岡市博多区東光２丁目を起点とし、２号線の天神方面と福岡空港方面の端末施設である同豊２丁目の空港通出入口までの間、延長0.6kmが平成元（1989）年に供用している。

福岡空港は、九州・西日本地域の発展を支える主要地域拠点空港として重要な役割を果たしているものの、滑走路は１本のみである。このため、将来の航空需要に適切に対応できないことから、国内外航空ネットワークの中心を担う空港を目指した滑走路増設の計画が進められ、平成28（2016）年度から九州地方整備局、大阪航空局が滑走路増設事業を実施している。

一方現在、福岡高速は、福岡市南部地域や太宰府IC方面からは直接空港通出入口を利用できないため、福岡空港国内線旅客ターミナルへのアクセスは金の隈出入口などを利用して３～５km程度、一般道を走行しなければならない状況にある。

また、天神方面からは空港通出入口利用後２km程度一般道を走行することに加え、主要渋滞箇所である空港口交差点を通過しなければならない状況にあることから、お客様から改善を求める声があがっていた。

このため、令和２（2020）年６月に、福岡市南部地域や太宰府IC方面からの国内線旅客ターミナルへのアクセス強化と、空港口交差点をはじめとする福岡空港周辺道路の混雑緩和を図る目的で、３号線の延伸が都市計画決定された。

令和３（2021）年７月に公社は３号線（空港線）延伸事業に着手し、現在事業を進めているところである。

本事業は、本線を新たに同大字下臼井まで0.8km延伸するとともに太宰府IC方面の連結路0.4kmを新設するものである（図3-5-1）。これにより、３号線の路線延長は連結路を含め1.8kmとなる。

図3-5-1　位置図（３号線）

本線は４車線、道路規格第２種第２級であり、設計速度は60km/hである。本線は高架構造であるが、国道３号の空港口交差点を地下構造にて通過するため、道路構造令の縦断勾配の特例値８％以内である７％を採用し、既存の空港通出入口の建築限界を確保している。その後、空港北口交差点付近で空港通りに接続するとともに、空港方面へは空港北口交差点の右折レーンまで一般道と分離した車線構成としている（図3-5-2、3）。

福岡市南部地域や太宰府IC方面の連結路は上り下りそれぞれ１車線、道路規格第２種第２級（図3-5-4）、設計速度60km/h、曲線半径Ｒ＝150mで、本線と分岐・合流するようになっている。

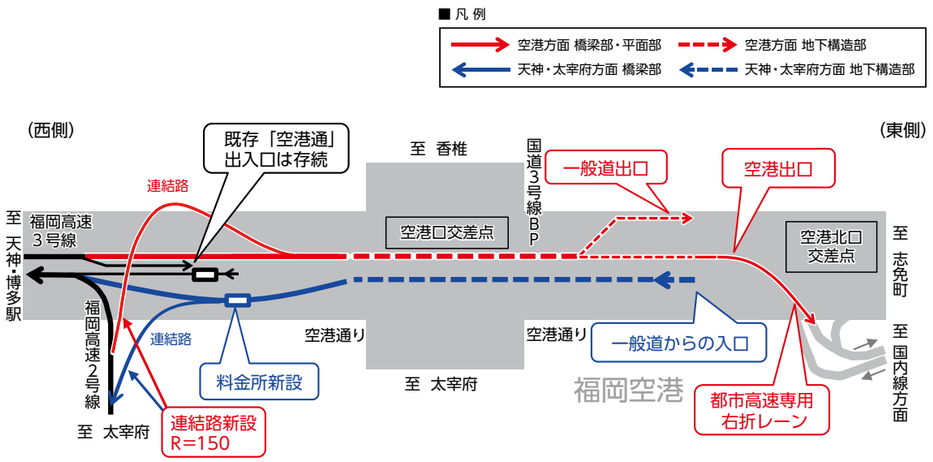


図3-5-2　平面イメージ図

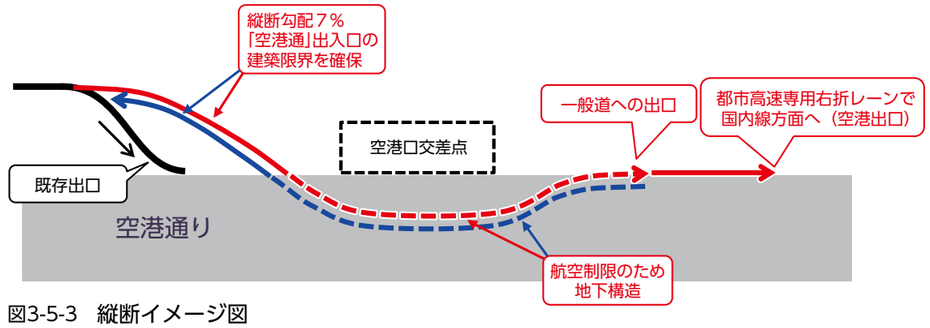


図3-5-3　縦断イメージ図

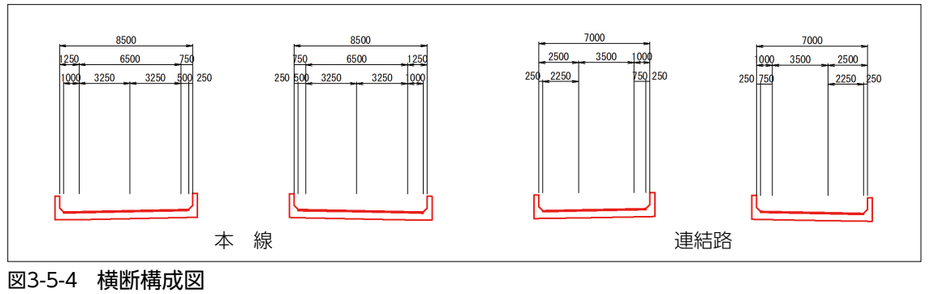


図3-5-4　横断構成図

2 事業化の経緯

平成26（2014）年５月に策定された「福岡市都市交通基本計画」において、「都市の骨格となる幹線道路ネットワークの形成」を図るための施策として、福岡空港方面への都市高速道路の延伸が検討課題として位置付けられた。福岡県、福岡市、公社の３者で協議を重ね、平成27（2015）年３月17日、国道３号南バイパス空港口交差点の渋滞緩和及び太宰府IC方面の国内線旅客ターミナルへの交通アクセス強化のための自動車専用道路について、平成27年度から都市計画法及び環境影響評価法に基づく手続きに着手すること及び早期に整備に取り組むことなどについて合意した。

令和２年６月29日、３号線延伸とそれに伴い拡幅が必要となる一般街路である博多駅志免線の変更が都市計画決定された（図3-5-5、6）。なお、本路線に関する都市計画決定においてもアイランドシティ線と同様に環境影響評価を行っており、平成27年10月から令和２年６月までの間に、配慮書、方法書、準備書、評価書などの手続きを実施した。

なお、３号線の環境影響評価については、都市計画決定権者である福岡市が大気質・騒音・振動など13項目の環境要素について予測・評価を行い、環境保全について適正な配慮がなされていると評価されている。

その後、令和３年５月19日に整備計画変更許可、令和３年６月18日に都市計画事業認可を経て、令和３年７月14日に事業着手した。

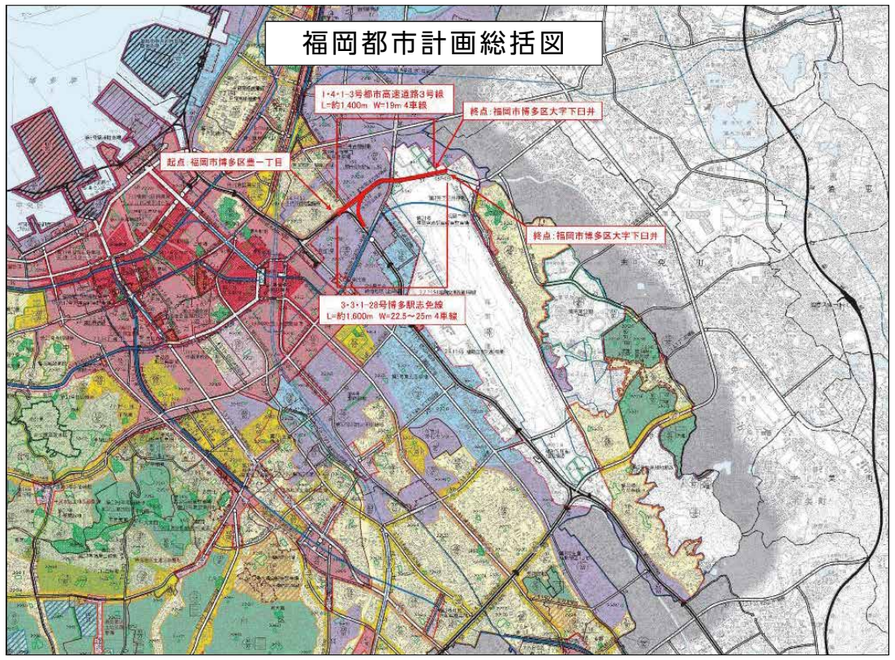


図3-5-5　１・４・１－３号　都市高速道路３号線　位置図

図3-5-6　イメージパース（天神・博多駅方面から空港方面）

3 関連事業との調整

（１）福岡市との調整

３号線（空港線）延伸事業は、一般街路である都市計画道路博多駅志免線の上空及び地下部に位置し、博多駅志免線の拡幅や一般道の付け替えが生じる。このため、公社は福岡市と協議を行い、令和３年７月14日に、３号線の整備により必要が生じた博多駅志免線及び一般道の整備は公社が行い、３号線整備によらない博多駅志免線の歩道整備などの機能向上については福岡市が行うことで合意した。

（２）九州地方整備局との調整

３号線（空港線）は、国道３号と交差する空港口交差点部は地下構造の計画としている。一方、国道３号博多バイパス（下臼井～空港口）は下臼井交差点から空港口交差点までの信号交差点を部分立体化する計画であり、令和４（2022）年２月24日に都市計画決定され、令和４年度より九州地方整備局が事業着手することとなった。

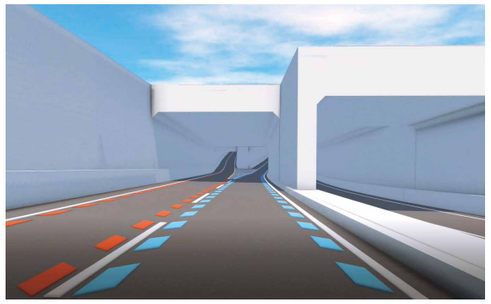
３号線（空港線）の空港口交差点付近での地下構造物の施工にあたっては、国道３号の立体化事業と施工範囲が重なるため、福岡国道事務所と入念に調整を行い、双方協力しながら、早期の供用に向けて取り組んでいく必要がある。

4 地元との調整

令和３年７月14日の事業着手後、事業実施に向けて地元の理解と協力を得るべくただちに説明会を開催することとしていたが、新型コロナウイルス感染症拡大に伴い８～９月の間福岡県下に緊急事態宣言が発令され、地元自治協議会との協議の結果、10月からの実施となった。これまで事業化に向けて地元対応を担ってきた福岡市と連携し、沿線４校区の自治協議会の定例会などで計11回説明会を実施した。

説明会においては、高架橋４経路のJCT構造に加え、空港口交差点付近は地下構造区間になるなど複雑な道路構造であるため、完成形や実際に走行している状態をイメージできるようVR映像（コンピューターで作成した仮想現実映像）（写真3-5-1）なども活用しながら説明を行った。地元の方からは、工事による混雑悪化や夜間工事を極力避けること、工事車両通行への懸念、事業により影響を受ける周辺道路への対策を求める意見などがあり、福岡市とも連携の上、地元の意向に十分配慮しながら事業を進めていくこととしている。

空港方面（JCT部）



空港方面（地下部）

写真3-5-1　３号線（空港線）のVR映像

5 用地の取得

当事業箇所は既成市街地内にあり、多くの事業所や住居などが建ち並ぶ既設の街路を拡幅して新たに道路用地を買収する必要がある。また工事に際しては施工ヤードや工事中の迂回路設置のため借地も必要となり、あわせて100を超える筆数の土地や当該地の多大な建物など所有者、借家人の協力が必要となる。

対象となる土地所有者に対しては、まず用地測量を行う必要があることから、地元説明会実施後の令和３年11月より対象者に説明資料を送付の上、地域の会館に一定期間職員が出向いて説明する窓口を設けての対応や、個別に訪問の上、説明を行っている。同意を得た箇所より順次、用地測量を実施しており、測量後は建物や物件などの調査を行い、鋭意、用地取得を進めていくこととしている。

6 円滑な事業実施に向けて

今回の事業区間は、高架橋４経路に加え地下構造区間もある複雑な道路構造であり、既成市街地内で多くの建物の移転などが必要になるほか、沿線には大小様々な地下埋設物などの支障物件があることや、国道３号博多バイパスの部分立体化事業と施行範囲が重複するなど、事業実施上の多くの制約や検討課題があり、技術的難度も高くなっている。設計や施工に関する検討においては、部署を越えて経験豊富なベテラン職員などの知見を得るとともに、今後を担う若手職員が経験を積み、技術の継承の場となることを期して、公社内にワーキンググループを設置し、業務を進めているところである。

なお、円滑な事業進捗のためには、早期に用地取得できる体制や、工事実施体制を確保していくことが、特に重要である。引き続き、福岡県や福岡市の協力を得ながら必要な体制を構築し、事業を着実に推進していきたい。

北九州高速道路建設の沿革　第4章

第１節　最初の開通と延伸（１次～６次供用）

1. 最初の開通（１次供用）— 106
2. １号線の南部延伸（２次供用）— 108
3. １号線の東部延伸（３次供用）— 111
4. １号線の西部延伸（４次供用）— 113
5. ２号線の延伸と若戸大橋接続（５次～６次供用）— 114

第２節　４号線の一体化と改良（７次供用）

1. ４号線の一体化（７次供用）— 116
2. 山路出入口の新設（７次供用）— 118
3. 紫川JCTの改良 — 119

第３節　１号線の延伸と小倉東IC接続（８次、10次供用）

1. １号線の延伸（８次供用）— 120
2. 小倉東IC接続（10次供用）— 121

第４節　５号線の新設（９次供用）

1. ５号線の新設（９次供用）— 122
2. 大蔵トンネル拡幅 — 124

第５節　北九州高速アクセスの向上

1. 金剛出入口の新設 — 125
2. 黒崎バイパスの接続と東田出入口の新設 — 126
3. 新若戸道路（若戸トンネル）の接続 — 127

第１節　最初の開通と延伸（１次～６次供用）

1　最初の開通（１次供用）

（1）路線の概要

北九州高速の第１次供用として手掛けた区間は、１～３号線の３路線で構成される。港湾施設、工場が立ち並んでいる海沿いの西港（関連道路：国道199号）を起点として、鹿児島本線、当時建設中の山陽新幹線を跨ぎ、市街地である菜園場、田町、金田地区を通る。さらに、小倉城、昭和47（1972）年に完成した北九州市役所のある大手町を経て、紫川を横断し、その紫川沿いの貴船町、篠崎の中小工場地区の篠崎北出入口で着地するとともに、当時国道３号バイパスであった北九州道路（現北九州高速４号線）の紫川ICに接続する3.7kmの区間である（図4-1-1）。

当時、西港の日明港には阪九フェリーが発着し、トラックなど車両の本州への出入りで賑わっていたことから、西港にある出入口を「日明」とし、北九州道路と結んだ。しかしその阪九フェリーも平成３（1991）年３月には新門司港へ移転した。

図4-1-1　路線概略図

（2）地元交渉の経緯

都市計画決定直後から市街地部である菜園場、田町、金田地区は高速道路反対の住民運動が発生し、「高速道路反対同盟」が結成された。工事予定地点周辺には「高速道路反対」などの看板が林立し、高速道路に対する地元の反発が激しいことを物語っていた。

その主な反対理由は環境問題であり、これらの地区を通過しなくても「紫川を暗渠にして高速道路を通せ」という意見すらあった。当時の紫川は黒く淀み、鮎の遡上した清流の姿は失われていた。

地元に対する事業説明会を開催しようとしても、住民の反対で開催することができなかった。公社職員と北九州市職員が菜園場、金田、田町地区住民の１戸１戸を訪問し、都市高速道路の必要性を説明し、協力をお願いして回ったものである。市議会議員の協力もあり、説明会が自動車会社の会議室をお借りしてやっと開催されることになったが、会場入口で高速道路反対のビラが配られ、事業説明会は騒然、紛糾し、収拾がつかなくなり、説明会としての体をなさなかったものであった。

しかし、移転対象者と同地区に残る者とでは、利害関係が相反することもあり、住民間でも意見の相違が徐々に現れてきた。個別交渉とは別に公社と北九州市上層部は、反対同盟幹部と再三にわたり協議し、老人いこいの家、公園及び高架下駐車場の設置を提案した。公社、北九州市及び市議会議員の熱心な説得により、反対同盟も徐々に軟化していった。

（3）用地交渉の経緯

この区間は、市街地部で移転対象戸数も多いことから用地買収も難しい区間であった。関連街路である鋳物師町線、浅野町愛宕線の用地買収とあわせて、北九州市とともに用地交渉を行った。

移転対象者である地権者の中でも、諸般の事情で移転したいという方も居られ、その方々については反対同盟も妨害しないということで用地取得の個別交渉も了承を受け、用地買収は少しずつ進んでいった。

用地買収には化学工場や寺院の移転補償など移転に長期を要するものもあり、供用計画に影響を与えかねない状況もあった。

（4）工事の概要

昭和48（1973）年１月に鋳物師町で新幹線と交差する工事に着手したが、当時、山陽新幹線工事は最盛期であり、JRになる前の国鉄の時代で下関工事局が担当していた。また、鹿児島本線も同時に跨いでいく工事であり、近接工事も多く、門司鉄道管理局との協議もあって、担当者は下関、門司を駆けずり回る状態であった。

続いて時間のかかる工事として、紫川（写真4-1-1）を渡河する河川内工事に着手することとなるが、こちらは２度も同一河川を渡河するため、まず木町～篠崎間の本線を先行し、のち篠崎～紫川JCTの渡り線に取りかかることとなった。

木町での国道３号を跨ぐ工事も昭和51（1976）年の夏に施工されたが、交通量の多い国道の交通規制であることから北九州国道工事事務所との協議のほか準備と広報に時間を要した工事であった。

昭和55（1980）年10月20日、北九州高速初の開通区間として、篠崎北～日明間が供用し、北九州道路（現北九州高速４号線）とも接続した。

写真4-1-1　工事が進む1号線 紫川左岸

2　１号線の南部延伸（２次供用）

（１）路線の概要

１号線は、篠崎北出入口から、紫川右岸に沿って関連街路紫川東線上を南下し、徐々に紫川から離れ、下城野で国道322号上をさらに南下することとなる。

国道322号は、当時、小倉付近では、三萩野から片野、城野、北方と現在路線の東側を通っており、路面電車西鉄北方線が走り、車道は２車線で大変混雑していた。ここに往復６車線の広幅員街路を新設し、都市高速道路を入れる計画となり、さらにモノレールを入れることとなった。モノレールの計画は昭和51年のことである。

この国道322号に北方出入口を設け、北方から東にカーブし、若園に着地する。篠崎から2.9kmの区間である（図4-1-2）。

一方、２号線の供用区間は東港JCT ～日明までで小倉駅方面の利用ができないことから、小倉駅方面出入口の設置を各方面から要望された。もともと、小倉駅方面出入口については、都市計画を見直して国道199号上を東進し、小倉駅北口までの延伸も考慮されていた。その計画が確定するまでは暫定措置として、事業費を最小とする線形・構造を検討した結果、すでに完成している鹿児島本線及び山陽新幹線立体交差部はそのまま利用し、国道199号を拡幅することなく建設できる東港暫定出入口を設けることとした。「暫定」とは、建設省などと協議の結果、将来は撤去する前提の構造物として都市計画は変更をせず、整備計画上も暫定出入口と明記して完成させたものである。

なお、事業効率を考慮して、東港暫定出入口から２号線日明方面への利用はできない構造としたことから、この東港暫定出入口は３号線扱いとし、料金所は入口付近には設けないこととした。

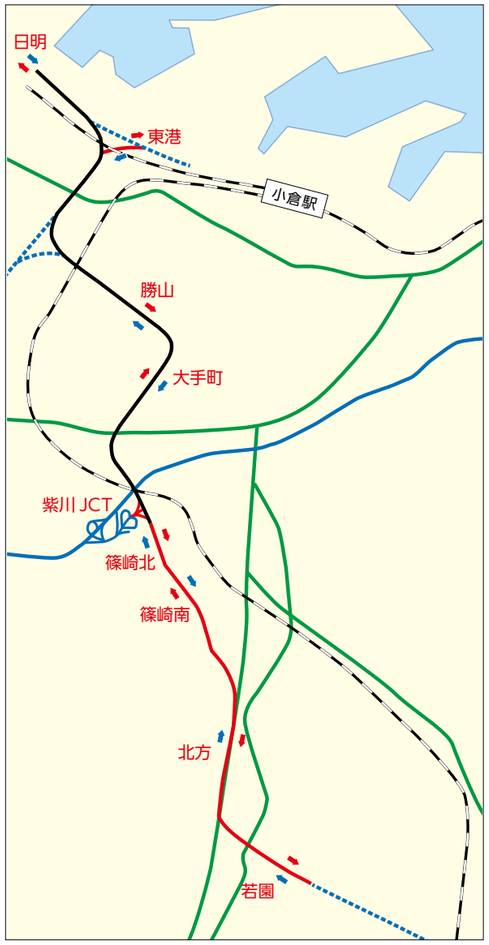


図4-1-2　路線概略図

（２）地元交渉及び用地交渉の経緯

この地区の本格的交渉は、昭和51年頃からである。

当該区間は、大きく４つに分けることができる。

第１は、東篠崎２丁目から八幡町に至る、関連街路紫川東線の区間で、北九州市から公社が受託し用地取得を行った。ここには、北九州市水道局の紫川からの取水口など関連施設があり、これを公共補償で移転した他は、民地買収で、低層住宅が紫川土手の下に連なっていた。地元説明会では特に大きな反対はなかったが、用地取得では隣地境界が決まらないなど苦労の連続であった。

第２は、下城野地区の高速単独区間である。約500mの区間ではあったが、八幡町に続く民地買収であり、環境問題が心配される地域であった。高速道路単独区間であったことを利用し、高架道路下に広場やゲートボール場を整備し、地域住民に喜ばれ、今も利用されている。用地取得では、２階建てアパートがあり、32戸の借家人移転交渉に時間を要した。

第３は、国道322号であるが、これは高速道路計画以前から北九州市が手掛けており、公社は分担金を出すだけであった。

第４は、北方から東に左折し、若園までの関連街路幹線８号（曽根槻田線）の区間である。まず、国道322号から高速道路がカーブする地点の単独買収があり、そして２車線道路であった幹線８号の40m道路（出入口部分は44m）への拡幅事業を北九州市から公社が受託していた。そこには旧国道沿いにはりついた商店、民家などの他、北九州市東部農協とその農協市場、アパートなどがあった。どこも道路事業に対する理解は得られず、交渉には時間がかかった。

（３）工事の概要

① 若園～篠崎北

本区間は、紫川右岸を上流へ1.2km上り、下城野で北九州高速鉄道（モノレール）と競合し橋脚一体構造で約１km続く（写真4-1-2）。

紫川右岸に水道局紫川水源地があり、集水管など施設が埋設されているため、地下水調査、水質及び工事の影響調査により基礎形式及び工法を検討のうえ施工した。モノレール競合区間においては一般街路からの工事出入口がなく工事用道路の確保が最優先項目であった。また、モノレール工事との調整を行い早期完成を図った。

基礎地盤は浅く直接基礎または短杭の基礎となっている。

昭和58（1983）年10月６日、本区間の工事が完成し、供用した。なお、篠崎南出口は昭和59（1984）年４月21日に供用している。また、篠崎南入口は、若園～篠崎南間の距離が短く利用者が見込めないため、横代～若園の延伸にあわせて供用することとした。

写真4-1-2　モノレールと併走する１号線　北方付近

② 東港JCT～東港暫定出入口

暫定構造の建設であることから、将来２号線との接続ができるように、入口は国道199号幅員内におさめた１車線の線形及び縦断勾配とした（図4-1-3）。桁・床版構造は２車線断面に容易に拡幅可能な施工とした。接続する国道199号には製鉄所への引き込み線があるので、先行してトンネル工事を実施した。

また、東港JCTでの３号線と２号線の接続は、北九州市下水道ポンプ場上空を横断する２車線構造なので、まずその２車線のうち１車線を出口専用線として架設することとした。当区間の国道199号は大きくカーブしており、大型車交通も多い路線であることから、工事期間中の国道199号切り回しのために隣接する製鉄所を借用した。

工事延長は0.5㎞と短い区間ではあるが、難工事の連続であった。

昭和58年10月６日、１号線の篠崎北～若園の供用と同時に東港暫定出入口も供用した。

なお、東港暫定出入口は平成２年３月に廃止し、現在は東港JCTとなっている（図4-1-4）。

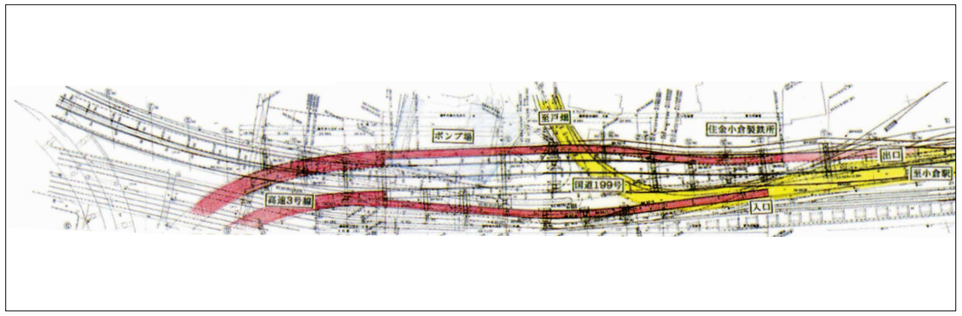


図4-1-3　東港暫定出入口

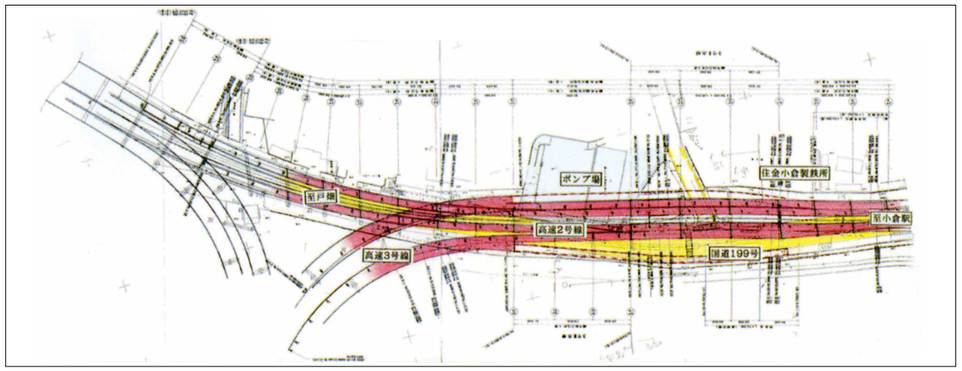


図4-1-4　現東港JCT部

3　１号線の東部延伸（３次供用）

（１）路線の概要

１号線は、若園から竹馬川沿いに東方向へ、横代まで延伸する。路線を挟んで北側に小倉南警察署、南側に陸上自衛隊小倉駐屯地があり、権ヶ迫池をかすめ、国鉄（現JR九州）日田彦山線を横切り、横代北町で国道10号曽根バイパスに取り付く、延長2.0kmの区間である（図4-1-5）。並行して、国道10号、市道曽根槻田線があるが、北九州市内でも特に渋滞が激しい地域であった。

本区間の供用により、１号線は当初の計画でほぼ完成し、苅田町・行橋市及び大分方面から小倉都心へ向かう幹線道路としての役割を果たすことになる。

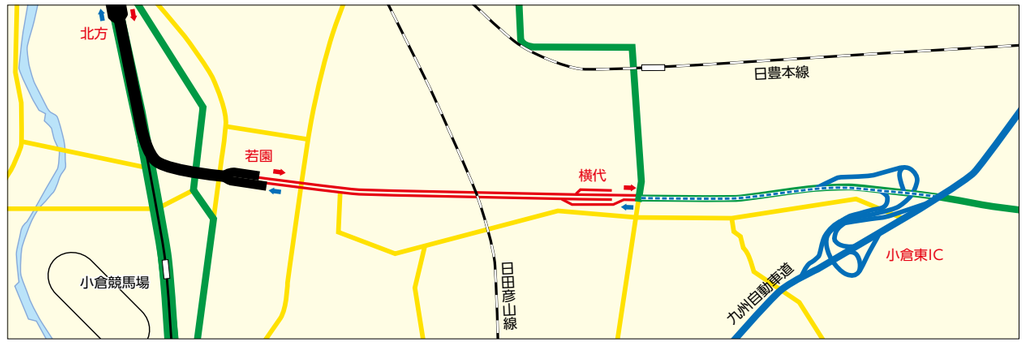


図4-1-5　路線概略図

（２）地元交渉の経緯

この地区の事業説明会は、昭和55年から開始された。

若園～横代間には、若園、蜷田若園、横代北町の３地区があった。当時小倉北区から東方向の曽根・苅田町・行橋市方面への道路は、国道10号と市道曽根槻田線しかなく、両道路ともに渋滞していたため、都市高速道路とあわせて関連街路の幹線８号（若園蜷田１号線）を整備するという計画を地元に説明し、地元にとっても利便性が増すことから事業説明会は比較的スムーズに進んだ。

竹馬川の上流の権ヶ迫池は、当時下流に広がる田畑の灌漑用水として利用されており、この池の中に橋脚を建てれば必要な水量が確保できないという問題が提起されたが、小倉南消防署の協力も得て池の水量計算を行い、下流地域の田畑に対しての必要水量は確保できるという結論に達し、用地交渉を開始できることになった。

（３）用地交渉の経緯

この地区の用地交渉に本格的に入ったのは昭和56（1981）年からである。用地取得しなければならない面積は約54,300㎡であり、対象住宅数は111戸にのぼっていた。これらは、関連街路幹線８号の用地として取得され、高速道路はその中に建設されるものであった。そのため、幹線８号の建設主体である北九州市から用地取得業務を公社が受託した。

当地区は、農地も点在する新興住宅地であったため、都市高速の用地買収では珍しい農業補償を手掛けることとなり、農業補償の勉強を一から始めなければならなかった。結果的には、この地区は住宅化が予想される地区であるということで、農業補償に相当するものの全部又は一部が土地などの正常な取引価格に含まれているということで交渉を進めた。小作権を持つ人もおり、地区の農地所有者と小作権者との話し合いを持ち個別交渉で小作権割合を決定していった。

権ヶ迫池では橋台部の用地取得のほか、池の上空を道路が通過することから地上権の設定を行なう必要があった。この池は明治時代の代表者30人程度の人々の名で登記がなされたままであり、地元の方の聞き取りなど各種調査により相続権者（地権者）の確定をすることができたが、７～８人の相続権者は東京はじめ各地に分散していた。この後、ようやく補償額の交渉に入ったが、額そのものより、補償金の使途について地権者間で意見の違いがあり、町内会長と公社がその調整を一任されるなど、時間を要することとなった（写真4-1-3）。

また、この地区は高架の高速道路の影響を受け電波障害や日照障害がおこり、電波障害対策を行うとともに、一部の民家で日照補償も行った。

写真4-1-3　白髭神社から見える１号線

（４）工事の概要

高速道路の下の幹線８号は、街路予算の制約もあり、工程上からも同時に作っていくことは困難であり、工事用道路を確保する必要があった。権ヶ迫池の橋台及び橋脚は、高速道路と幹線８号の一体構造とし、それぞれ単独施工した場合の費用で按分した費用負担で協定を結び、北九州市の委託を受けて公社が施工した（写真4-1-4）。施工にあたっては、１車線分の桁架設と床版工事を行って簡易舗装し、工事用道路として使用した。

高速道路の基礎地盤は、小倉南警察署から権ヶ迫池までは丘陵地であるため支持地盤が凸凹であり、直接基礎と杭基礎が交互している。

写真4-1-4　権ヶ迫橋と１号線

また、日田彦山線付近からは支持地盤面が深くなり、杭基礎を採用している。

上部工は、桁の連続化により伸縮装置を減らすPCポステン３径間連結桁をほぼ全箇所にわたり採用し、振動、騒音などの減少、走行性能の向上を図っている。

第１次供用後の利用交通量の低迷もあって当該区間の建設費の節減には特に気をつかい、上下部工ともにコンクリート構造を基本とし、維持管理コストも含め、経済性を求めた区間であった。

最後の用地取得が終わったのは昭和61（1986）年の初めのことで、予定の供用に間に合わないことから、上部桁もスパン割りを変更して用地交渉の終わるのを待つような状態であった。

昭和61年12月２日、横代～若園間が供用した。また、篠崎南入口もあわせて供用し、１号線は当時の計画でほぼ完成することとなった。しかし、国道10号と交差する横代交差点前に出入口を設けたため、信号停止で渋滞して本線まで渋滞長が伸び、さらなる延伸が課題となった。

なお、関連街路幹線８号は、１号線延伸の供用後、２年の工事期間を経て供用された。

4　１号線の西部延伸（４次供用）

（１）路線の概要

１号線の当初計画は、起点を小倉区大字蜷田（現在の小倉南区横代）とし、終点を八幡区大字尾倉（現在の八幡東区尾倉）とする東西に延びる13.8kmの路線であった。

そのうち、愛宕JCTから東方向の横代までは昭和61年までに供用されたが、愛宕JCTの西側については、路線発表当時から反対の声が高く、中央緑地を貫通することから、環境問題を提起されていた。しかしながら、公社としては事業を着手せざるをえず、中央緑地をトンネルで貫通する計画線が当時建設中の新幹線と交差することから、後から工事する高速道路トンネル工事により新幹線トンネルが影響を受けることのないよう、新幹線トンネルの補強について、国鉄と協議していた。また、一部用地は公有地拡大推進法にもとづき先行取得していた。

昭和63（1988）年に公社は愛宕JCTから西部方向に延伸して下到津に至る1.1kmの区間を供用した（図4-1-6）。しかし、１号線は平成２（1990）年に４号線の一体化とあわせて下到津以西の路線が削除され、下到津が１号線の終点となった。なお、削除した区間のうち下到津から国道３号までのトンネル区間（到津トンネル）は、北九州市が整備することとなった。

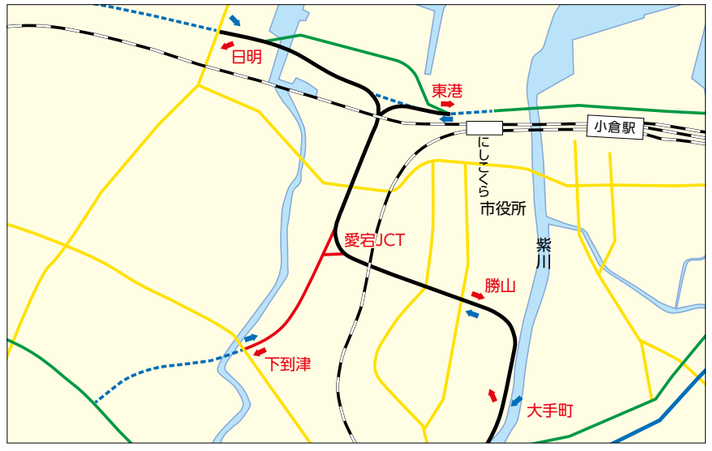


図4-1-6　路線概略図

（２）用地交渉と工事の概要

１号線は現市道に関連街路鋳物師町線を両側に拡幅してその上に高架で建設する（写真4-1-5）。菜園場地区は工場と民家が混在する地域であり、その一部を買収することとなった。

用地買収した工場の１つである自動車工場は第１次供用区間の説明会時に会議室をお借りした会社であった。それから14、5年の歳月が流れていたが、用地交渉も、方向を見極めた姿勢であたられ、最終的に本社社屋の構内再建と敷地面積が減少することによる新車など駐車場の２階建て化で交渉を終了した。

工事は、愛宕JCTが複雑で高さもある構造であるため、鋼橋梁構造となっており、難工事にもかかわらず、比較的順調に進捗し、昭和63年12月17日に供用した。

また、到津トンネルを含む都市計画道路都下到

津線は、北九州市が平成７(1995)年度に事業着手した。これに伴い、公社が先行取得していた土地も一部北九州市に売却し、平成15(2003)年７月に供用して１号線に接続した。

写真4-1-5　菜園場地区

5　２号線の延伸と若戸大橋接続（５次～６次供用）

（１）路線の概要

２号線は小倉北区許斐町(旧小倉区許斐町)から戸畑区大字戸畑までの4.3kmの路線であり、臨海工業地帯を東西に横断し、若戸大橋と接続するルートである(図4-1-7)。

小倉駅北から東港JCT間については起点は当初紫川の左岸であったが、昭和49(1974)年都市計画変更で小倉駅北側の浅野町３丁目に延伸された。しかし、採算検討の結果、縮小され、昭和58年の第２次供用では国道199号(関連道路)沿いの東港に暫定出入口を設けたものの、小倉駅北口周辺の交通需要に対処しきれず、当初の紫川左岸まで延伸し、併せて国道199号の紫川架橋などを改良し、現在の小倉駅北出入口とした。それに併せ、東港暫定出入口は廃止された。

東港JCTから西部方面は、昭和55年に日明までを供用していたが、戸畑区千防(せんぼう)３丁目・三六地区(関連街路三六槻田線)の戸畑出入口まで延伸することにより、戸畑区内からの利用が図られるようになった。

また、若戸大橋との接続は、昭和57(1982)年12月21日に若戸大橋４車線化とあわせて都市計画決定され、第４回整備計画変更(昭和58年12月20日)に盛り込まれた。新たに設けられた若戸大橋直結出入口は戸畑区川代１丁目の製鉄工場の南側を横切り、若戸大橋を経て若松区との結合を図るものとなっている。

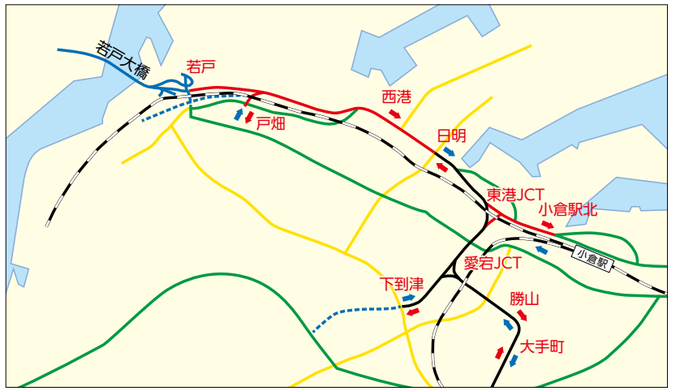


図4-1-7　路線概略図

（２）用地交渉と工事の概要

① 日明～戸畑（５次供用）

戸畑区川代地区では製鉄工場構内の一部用地取得や工作所の本社、工場の移転が必要であった。工場移転補償を行ったが、代替地の問題や移転工法の認定、損失補償の積算、交渉、企業の移転計画と補償時期の相違のため相当な日時を要した。

当時、北九州高速はほとんどが関連街路方式であり、用地補償費の負担軽減のうえでは非常に効果的であったが、北九州市の予算に左右されやすいため、予算の集中投資や弾力的運用の面では非効率でもあった。このため、国庫債務負担行為で予算承認を受け、関連街路事業を行ったこともある。この方式は北九州市が初めてで、昭和58年に建設省から地方道路公社の有料道路に関連する一般道路事業の立替施行に関する通達が出されている。

日明～戸畑間は採算性の理由により一時期暫定２車線での施工の検討を行ったが、結局、正規の片側２車線断面で建設した。

製鉄工場の構内は交差する道路などがないことから、従来の高架構造から平面構造とし建設コストの低減を図った。国道199号及び工場構内での工事はほぼ順調に推移したものの、鹿児島本線を跨ぐ戸畑出入口、若戸大橋との連結、製鉄工場構内への貨物引き込み線及び河内貯水池からの導水管交差工事は、協議の多さや工事条件の複雑さなど難工事であった(写真4-1-6)。

平成元(1989)年８月30日に日明～戸畑間の工事が完成し、供用した。

写真4-1-6　西港町地区

② 若戸大橋接続など（６次供用）

２号線と若戸大橋との接続部建設工事については、日本道路公団、北九州市並びに公社の３者で昭和62(1987)年２月12日に協定書を締結し、図4-1-8の施工区分で事業が進められた。

日明～戸畑間供用から７カ月後の平成２年３月31日に若戸大橋出入口との接続工事が完成し、

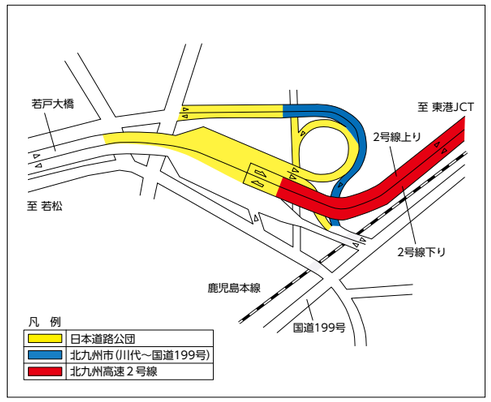


図4-1-8　若戸大橋接続の概略図

若戸大橋を経て若松区との結合を図るものとなった。あわせて西港出口も設置された。

なお、若戸大橋との接続に際し、市道と都市高速道路が重複する部分、若戸大橋と都市高速道路が重複する部分の管理に関する協定を、北九州市、日本道路公団とそれぞれ締結した。また、若戸大橋も有料道路であることから、日本道路公団と公社の間で若戸大橋料金所の合併収受に関する協定を昭和62年12月７日に締結し、供用にあわせて合併収受を開始した。

一方、小倉駅北出入口も平成２年３月31日に供用され、東港暫定出入口は廃止された。

第２節　４号線の一体化と改良（７次供用）

1　４号線の一体化（７次供用）

（１）路線の概要

４号線は、日本道路公団（以下「公団」）が一般有料道路として管理していた北九州道路、北九州直方道路（以下「北九州道路など」）を公社が買い取り、北九州都市高速道路として一体化した路線である（図4-2-1）。

北九州道路は、北九州市を東西に横断する国道３号のバイパスとして昭和30（1955）年より公団が建設し、春日～大里間を手始めに順次供用区間を延ばし、昭和48（1973）年春日～黒崎間が全線開通した。北九州直方道路は、国道200号のバイパス並びに北九州道路と九州自動車道とを接続することを目的とし、同じく公団により昭和47（1972）年に着手され、昭和54（1979）年に完成した。北九州道路などは、昭和63（1988）年３月末に九州自動車道の門司～八幡間が完成するまでこの代替機能を果たしていたが、この間が開通したことにより、北九州市内の都市内自動車専用道としての機能を強めることとなった。

一方、北九州高速は北九州直方道路とほぼ同時期に着手され、北九州道路とは紫川で連結されていた。しかし北九州高速は開通当初から交通量の伸び悩みによる経営問題を抱えており、この抜本的改善策の柱として北九州道路などの買い取り、一体化が浮上した。これは公社として例のない事業であり、一般有料道路を指定都市高速道路として引き継ぐのは、全国的にも初めてであった。当時、誰もが簡単にできるものではない事業と思われていたが、設立団体、建設省及び公団と諸々の協議を重ね、平成２（1990）年５月に公団と一体化に関する基本協定を締結し、平成３（1991）年３月31日に引き継ぎを完了した。

現在、４号線は、九州自動車道門司IC、八幡ICと接続して北九州市の東西を結ぶ大動脈であり、１～３、５号線と有機的に結合した都市圏ネットワークの要となっている。

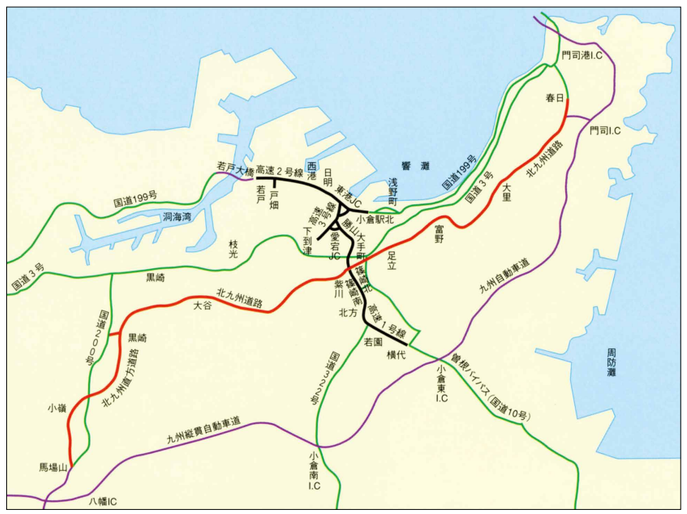


図4-2-1　路線概略図（赤色を４号線として一体化）

（２）一体化の経緯

北九州高速は、昭和55（1980）年の１次供用から順次供用したものの、２度にわたるオイルショックや環境問題などによる地元対応に時間を要したことから完成時期が大幅に遅れ、また、北九州都市圏の経済地盤の低迷もあり利用交通量が予想ほど伸びない状況から、将来的には約5,000億円の負債を抱え、設立団体で背負える借金ではないという危機感を公社・設立団体ともに持つようになった。そこで学識経験者らからなる「北九州都市高速道路採算検討委員会（委員長：吉田信夫福岡大学教授）」を昭和61（1986）年に設け、昭和63年５月、委員会の提言として、公社の自助努力、設立団体の財政支援、１号線の下到津～西本町間の建設着手見送りなどがあげられ、その付言として北九州道路などとの一元化（一体化）が提案された。

その後、福岡県幹線道路協議会において、北九州市域の自動車専用道路のあり方についての検討がなされ、北九州道路などとの一体化の方針が示唆された。

一方、北九州市が「北九州市都市計画道路網再検討委員会」を設け、北九州市域内の都市計画道路の見直しを行い、その中で「両道路の一体化により、利用者の利便性の向上が図られる」との中間報告が出され、ここに北九州道路などとの一体化が現実の問題として浮上してきたわけである。

この一体化を進めるにあたり、福岡県、北九州市及び公社間で「一体化実施対策協議会（三者会議）」を設け、３者の意志統一を図ることとし、引き継ぎ完了までの約１年半の間、建設省、公団への説明や料金体系の問題など種々の検討も交え継続して会議を行った。

公団に対しては、設立団体である福岡県、北九州市が陳情を繰り返し、「条件が整えば、応じる」との回答を得た。これを踏まえて公社と公団が協議することとなった。

当初、公団本社と公社では、管理体制、料金体系、利用交通量予測などいろいろな面で考え方に違いがあった。基本的分野については、公団本社と協議を重ねたが、詳細な部分については、公団福岡管理局との間で協議が進められた。協議の中で、引き継ぎに至るまでの諸手続きのスケジュール、引き継ぎ価格とその支払方法、料金所並びに料金収受業務などの制度面、実施面での課題が浮かび上がってきた。

様々な問題に直面しながらも、お互い誠意ある態度で基本的な合意に達し、平成２年５月30日、福岡県知事、北九州市長の立会いのもとに、公団総裁と公社理事長とで基本協定が締結され、同日付で公団福岡管理局長との間で細目協定が結ばれた。

一方、北九州道路などとの一体化は、一般国道３号（指定区間）、一般国道200号（指定区間）と北九州市道（都市高速道路）との一体化であり、この国道を北九州市道として都市計画決定することができるのかという問題が発生した。特に国道３号についていえば、門司から小倉北区までの間に指定区間を設けることができず、九州地方建設局、北九州国道工事事務所、福岡県及び北九州市間で協議が重ねられた。こうしたなか、公社事業として一体化関連工事を実施するためには、当面国道３号と北九州市道の重複認定やむなしとの結論を得て、平成元（1989）年10月に都市計画決定を先行して行い、平成２年６月に北九州市道認定、７月に自動車専用道路の指定を行った。

公社は公団との基本協定を締結後、約８カ月で料金所新設・改修、交通管制設備改造、通信ケーブル敷設などの引き継ぎ工事を完了させた。平成３年３月31日に引き継ぎ式を迎える事となり、当初の予定通り平成２年度末に完成することができた。

これにより、北九州都市高速の供用延長は13.8kmから45.6kmと大幅に伸びるとともに、交通量は約29,700台／日（平成２年度）から約114,800台／日（平成３年度）に大きく飛躍した。

なお、平成３年３月31日の４号線の供用開始と同時に北九州道路などの国道の道路区域が外された。

2 山路（さんじ）出入口の新設（７次供用）

平成３年３月の４号線一体化及び同５（1993）年４月の料金均一化を受け、当時最も出入口間の距離が長かった柴川～大谷出入口間（約6.5km）のほぼ中央の地区に当たる山路地区に新たな出入口を新設し、都市高速としての機能の充実、お客様へのサービス向上を図ることとした。

北九州高速の採算性を確保するために、北九州市との協定により都市高速のオフランプは本来管理者である市が施行（費用負担）することとなり、当時としては画期的なことであった。

山路出入口は、八幡東区の山間部の麓に位置し、切土部は砕石採取場の一部で超硬岩質、盛土部は軟弱地盤、橋脚位置の形状は法面（のり）となっていた。

工事区間は約５万台／日の交通量があるなかで、パワースプリッターによる超硬岩の破砕、軟弱地盤上での軽量盛土（EPS工法）・補強盛土（テールアルメ工法）（写真4-2-1）、橋脚基礎には深礎杭（テレスコピック使用）など公社においては初めてとなる施工方法を数多く採用した。また、本線上の上部工では夜間全面通行止めによる大ブロック一括架設を行った。

山路出入口の工事は当初の計画に比べ用地買収に大幅に手間取り、これに対応するため、構造変更、工法変更など検討を重ねた。

結果的には当初工程からおおむね半年程度の工程短縮を図り、平成７（1995）年９月30日、予定された時期に開通することができた。

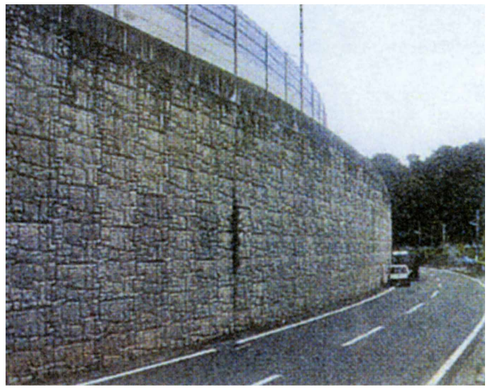


写真4-2-1　テールアルメ工法による概壁

3 柴川JCTの改良

北九州高速の柴川JCTは、１号線と４号線との連絡機能を持つ中枢的な役割を担っている。特に４号線は１日平均約６万台が通行する路線であり、この約半数が柴川JCTより流入出していた。なかでも、Bランプ（黒崎方面から長野、小倉駅、若戸大橋方面）の交通量（約２万台）が著しく多いことから、柴川出口において、朝の通勤時間帯に慢性的な渋滞が発生していた。

そこで、この渋滞の原因であるBランプの容量不足を解消するために、１車線を２車線化し、渋滞の解消と交通の円滑化による利便性の向上を図る改良工事を行った（図4-2-2）。

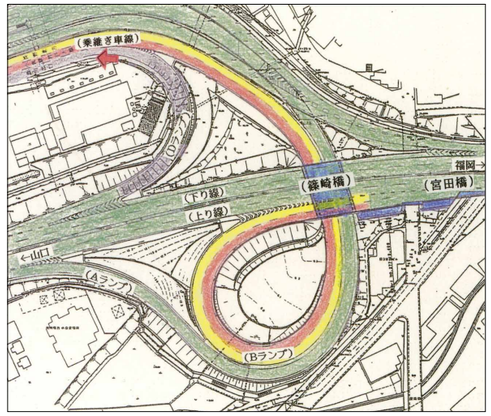


図4-2-2　柴川JCTの概略図

４号本線下には、市道と交差する宮田高架橋、人道と交差するカルバートボックス、さらにABランプと交差する篠崎橋があり、Bランプの２車線化及び減速車線の確保にあたってはこれらの拡幅が必要であった。特にBランプ２車線化に伴う本線上の篠崎橋の改築では、本線上下線の一方が施工ヤードとなることから、通行に支障をきたさないよう、新たに下り専用の仮設桟橋を設置し、施工中の上り２車線、下り１車線を確保した。また、篠崎橋の拡幅工事はBランプ上部での作業となることから、走行車両の安全性を確保するため篠崎橋下に、鋼製で移動式の防護工（プロテクター）を設置した。

篠崎橋上空に6,600ボルトの高圧線があり離隔がとれなかったことや、民間のビルが近接していたことなど、工事全般にわたり厳しい現場条件であったが、約２年の工期を経て、平成12（2000）年10月30日供用開始し、これまでの慢性的な渋滞が解消された。

また、４号線より１号線への流入において、進路変更と方向選定が通行上複雑で危険であったが、方向別車線をカラー舗装化することで、お客様が確実な方向を識別できるようになり、円滑な交通の効果も得られた。

第３節　１号線の延伸と小倉東IC接続（８次、10次供用）

1　１号線の延伸（８次供用）

（1）路線の概要

１号線は、昭和61(1986)年12月２日に横代まで延伸され、国道10号曽根バイパスに接続していた。しかし、曽根バイパスは、大分方面から苅田、行橋の交通量を集め約68,000台／日と北九州市でも混雑度の高い道路で、特に小倉東IC付近から横代交差点までの区間は交通が集中し、朝夕のラッシュ時には１～３kmの渋滞が見られた。また、横代交差点は幹線道路が平面交差し、交通が集中するため交差点の混雑は限界状態にあった。

平成８(1996)年、東九州自動車道の事業化にあわせ、１号線の横代から長野までの延伸と小倉東ICへの接続が都市計画決定された。

公社は国道10号曽根バイパスの混雑緩和と都市高速の端末であった横代出口の渋滞解消などを勘案して、平成９(1997)年12月の第８回整備計画変更で長野～横代間を取り込み、事業を開始した(図4-3-1)。

一方、小倉東ICの接続は、東九州自動車道が整備されるまで都市高速から小倉東ICへの乗り継ぎの交通量は少ないと判断し、採算性の観点から第８回整備計画への取り込みは見送られた。

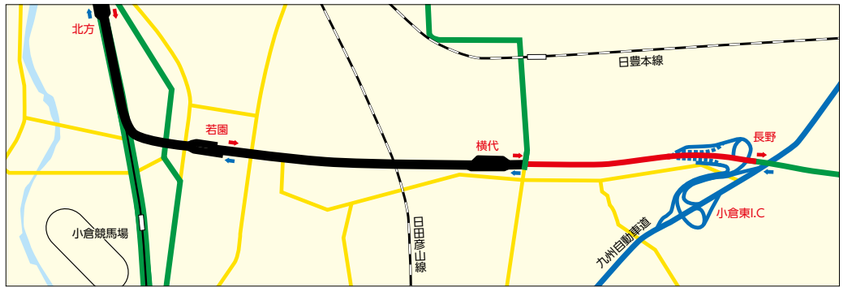


図4-3-1　路線概略図

（2）用地交渉と工事の概要

工事の実施にあたって、約68,000台／日の交通への影響を最小限におさえるため、警察及び北九州国道工事事務所との再三の協議、検討会を持ち、計画、設計、施工方法などが検討された。

国道10号曽根バイパスは、標準幅員が40mの４車線道路であり、中央部に高速道路の単柱を建てることで計画、設計協議された。

工事は、現状の交通に極力影響を与えないことが条件であったため、工事ヤードは11m幅に押さえ込まれた。このため、基礎工事のフーチングを縦長にするなどの工夫を行い、杭の深さや本数にも配慮しながら設計を進めた。

若園～横代間に続く延伸であったことから、同区間のコンクリート構造を基本とする姿勢を引き継ぎ、コスト削減と将来の維持管理コストの縮減に配慮した。

現場周辺は、沿線に商業施設を併設したマンション、多数の商業店舗からなる横代市街地と水田、田畑などが残る長野地域で形成されていた。工事にあたっての地元との交渉はおおむね理解を得られたものの、一部の沿線住民から橋脚位置の変更を含め様々な意見があり、その対応を行いながらの工事であった(写真4-3-1)。また、現場内には農業用水路があり、土砂などの流出の対策が必要であった。さらに、上空には高圧電線があり、離隔確保が重要な要素となり、設計及び施工に配慮が必要とされた。

なお、長野入口には料金所を設置していない。横代本線料金所(３ブース)で当面処理できるとして節約したものである。長野料金所建物の基礎は舗装の下に眠っている。

横代～長野間は、平成12(2000)年７月26日に供用した。これにより、国道10号曽根バイパスのこれまでの朝夕のラッシュ時の渋滞が大きく解消されるとともに、横代出口の渋滞も解消された。

写真4-3-1　横代交差点架設工事

2　小倉東IC接続（10次供用）

小倉東ICの接続(図4-3-2)は、平成16(2004)年３月の第10回整備計画変更において、東九州自動車道の供用と北九州空港の開港にあわせて、九州自動車道路と北九州高速の接続を行うことを目標に整備計画に取り込んだ。

費用負担に関しては、高規格幹線道路(九州自動車道)と地域高規格道路(都市高速)との接続部の事業区分の方針が整理されておらず、どちらの負担で整備するのが妥当なのかという問題が生じた。公社は「オンランプ方式による整備」を主張し、接続先である日本道路公団は既存の高速道路に都市高速が接続するものであり「原因者負担での整備」を主張した。最終的には、国土交通省有料道路課と同省高速国道課との協議から、当該事業においては都市高速が後計画であり、「原因者負担での整備」となった。

原因者負担での整備となったことで、都市高速の採算性確保の観点から、費用の負担方法に関して本来管理者である北九州市と協議を実施し、事業費18億円の３分の１である６億円(オフランプ事業費の約半額)を北九州市が交付金として負担することとなった。

また、都市計画決定時の計画においては、都市高速の料金徴収方法は、小倉東IC出口料金所での合併徴収が前提であった。これを個別徴収へ変更することで、以下の見直しが可能となり、事業費相当(10~15億円)のコスト削減がなされた。

・小倉東ICの都市高速専用レーン新設の取りやめで、オンランプ延長を削減
・専用レーン削減で、長野料金所の新設と横代本線料金所の移設を見送り

約２年の工事期間を経て、平成18(2006)年２月26日、東九州自動車道の北九州JCT～苅田北九州空港ICの供用と同じ日に小倉東IC接続が供用した。これにより九州自動車道を経由して東九州自動車道とも接続し、北九州高速の東九州方面へのアクセス性を向上させた。

また同年３月16日には新北九州空港(現名称：北九州空港)が開港し、都心と空港とのアクセス向上の役割も果たしている。

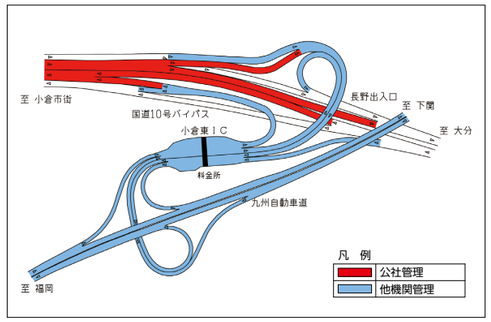


図4-3-2　小倉東IC接続の概略図

第４節　５号線の新設（９次供用）

1　５号線の新設（９次供用）

（１）路線の概要

５号線は、４号線大谷と２号線戸畑を結ぶ延長7.6kmの路線（図4-4-1）で平成３（1991）年度に自動車専用道路として建設省が事業化した国道３号黒崎バイパスと連絡するとともに、北九州市内の環状型自動車専用道路を構築する路線として、平成５（1993）年12月に都市計画決定された。同時に、１号線は下到津から西本町間を削除する都市計画変更を行っている。その後、５号線のオフランプ部の施工や用地買収を一部北九州市が負担するなどの公共支援が決定し、平成10（1998）年11月整備計画の許可を得た。

この区間周辺には、当時八幡東田総合開発などの大型プロジェクトが計画されていた。また、北九州市にとって平成13（2001）年は、我が国初の本格的近代溶鉱炉（東田第一高炉）が誕生から100周年になるとともに、21世紀の幕開けとなる年でもあり、「ジャパンエキスポ北九州博覧祭2001」が平成13年７月より東田地区で開催されることとなった。これにあわせて、５号線のうち枝光（えだみつ）～大谷間の2.4kmを一期区間として先行して事業を行うこととなり、平成13年７月に供用した。

一方、戸畑～枝光間4.4kmについては、高速４号線の大規模修繕の財源確保などの課題が持ち上がり、第10回整備計画変更（平成16（2004）年３月）において整備計画から削除された。平成22（2010）年12月に戸畑大谷線の都市計画変更がなされ、北九州市が街路事業として牧山～枝光区間を平成23（2011）年度に、戸畑～牧山区間を平成26（2014）年度に事業化し、現在施工中である。なお、北九州市と公社は平成28（2016）年10月に基本協定を締結し、戸畑枝光線に加えて戸畑枝光線と５号線及び２号線との接続部の道路本体も北九州市が費用負担することとなった。

その後、近年の周辺幹線道路の進展や東田地区の周辺開発などにより北九州高速の利用増加が見込まれるなど、北九州高速を取り巻く環境が変化してきた。北九州市では、これらを契機に、戸畑枝光線を再度、有料道路として、街路事業と有料道路事業の合併施行方式で計画できないか、検討を行った。そして、令和４（2022）年３月、北九州市は、学識経験者や利用者で構成する「都市計画道路戸畑枝光線のあり方に関する検討会議」の意見や公社、福岡県などの関係機関との協議を踏まえ、「戸畑枝光線の有料化に向けた手続きを進める」という方針を固めた。

令和４年度以降、北九州市は戸畑枝光線の公共事業再評価などの手続きに着手する予定であり、今後は、公社として戸畑枝光線の有料化実現に向け、設立団体と協働して手続きに取り組む方針である。

図4-4-1　路線概略図

（２）地元交渉の経緯

路線を地区で分けると、大谷地区、春の町地区、東田地区に大別される。

大谷地区は、市営団地の建替え事業があり、工事が競合することから、市住宅部と連携しながらの交渉で、無難に終えることができた。ただ、大蔵トンネルに近接する住民からは、建設当時の経験からかトンネル拡幅工事の工法を詳しく質問された。

春の町地区は、市街地を通過する高速道路単独区間で、住居と近接していることから、都市計画決定時から路線反対運動がある地域で、交渉は難航した。建物と接近するマンションでは、ルート変更、資産価値の下落補償、騒音、排気ガスなどの環境対策の要望が強く出された。また、国道３号沿いの住民からは、「今でさえ排気ガスで環境が悪いのに、高速道路が建設されると３方向を道路に囲まれ、環境がさらに悪化する。東田区画整理地の北側にルート変更せよ」と強い要望があり、交渉は難航を極めた。北九州市建築都市局とも緊密な連携を図り粘り強く交渉を重ね、防音壁・植樹帯の設置を条件に了解を得ることができた。

東田地区は、土地区画整理事業地内で組合、企業、JR九州などと協議したが、博覧祭に向けての共通認識があり協力的であった。

（３）用地交渉の経緯

大谷地区は、製鉄会社の体育館、野球場、プールが所在し、また、製鉄会社の起業祭が毎年開催されている地区でもある。高速道路建設により体育館の移転が生じ、工事期間中は起業祭の開催場所の変更が議論されたが、地元住民の強い要望により本地域での継続開催となった。博覧祭開催までに供用開始するため、解体工事を早急にお願いし、地権者の協力で予定どおりに工事着手することができた。

春の町地区は、病院の駐車場を縦断して通過するため、機能補償などで交渉は難航した。病院側は、工事期間中及び完成後に駐車場の台数を減少させることは経営に重大な支障をきたすとの主張であったが、駐車場を借地しないと工事施工ヤードが確保できなかった。交渉を重ね、既存の駐車場を存続させる方策として、地上権設定し、駐車場占用料を一括前納払いとすることで交渉が成立し、工事期間中の借地についても協力を得ることができた。

また、この地区は一部北九州市の公共支援で用地補償をした箇所である。

東田地区は、区画整理事業地内の組合保留地と企業の仮換地用地で道路用地は確保されていた。高架下用地の一部は駐車施設として活用することとし、隣接するテーマパークと駐車施設賃貸借契約を結んだ。

（４）工事の概要

工事施工区間の枝光～大谷間2.4kmは、大谷工区と東田工区に大別される。

大谷工区は、道路高低差約26m、本線勾配３～５％、路面高平均35mからなる高架橋で、鋼製橋脚と鋼連続桁で構成されている。高架橋は、環境、景観上もさることながら、複雑な構造と、高い橋桁であることから、設計上、特に耐震照査などで苦慮した。また、既設の大谷出入口は、山岳地ゆえに対向２車線のループ橋であったが、新設５号線の併設による利用増加や、構造上の不備を補うため、既設のループ橋を解体撤去し、新たに入口・出口単独ループ橋を設置することになった。

東田工区は、鋼製２層ラーメン橋脚と連続桁で構成される高架橋である。

東田工区では、JR鹿児島本線の移設も行われ

ていた。５号線はJR新設線に近接、また交差しているため、下部工基礎工事などでは、全区間近接施工にて、工法、監督、計測などで苦慮した箇所である。また、上部工架設も、JR線に平行し近接施工であることと、街路上で狭隘であること、さらに工期短縮を考慮して、400～1,000ｔ吊りの大型クレーンによる大ブロック及び一括架設を採用し、施工した。

博覧祭前に完工させるという短工期での工事であったが、許認可手続及び工事工法を含む諸問題に公社一丸となって取り組み、平成13年７月２日、枝光～大谷間の2.4kmが供用した。同年７月４日から「ジャパンエキスポ北九州博覧祭2001」が開催され、200万人を超える人出でにぎわった。

2 大蔵トンネル拡幅

５号線は４号線の大蔵トンネル坑口付近で接続するため、所定の加速車線を確保することを目的として大蔵トンネルの坑口部の170m区間を現況の２車線断面から３車線断面に拡幅する必要が生じた。

約６万台／日の断面交通量を有する自動車専用道路において２車線を供用しながらの既設トンネルの拡幅工事であり、北海道で一部の事例はあるものの交通量の多い有料道路では初めての事例であった。このため、「大蔵トンネル施工検討監理委員会」（委員長：中川浩二 山口大学教授）を設置し、施工方法などに関して十分な検討を行った。

供用交通の防護手段としては、２車線を確保できる構造（内空幅：7.5m、高さ：4.15m）のプロテクターを設置する計画とした（図4-4-2）。プロテクターの設置延長は明かり部を含め205mとし、工場で製作した各部材を昼間に仮設ヤードで組立て、夜間通行止めを行い特殊大型運搬台車を用いて坑内に搬入、設置した（写真4-4-1）。厳しい施工条件であったが17日間で無事に設置完了した。

トンネルの掘削工法は、施工性、経済性などからプロテクター天端部を上半盤とする上下半併進工法を用いた。坑口より80m区間は、風化が進行した劣悪な地山状況であり、また、掘削断面が155㎡程度の大断面かつ扁平断面を掘削することから、切羽天端の安定対策工としてパイプルーフ工を採用した。下半掘削は、プロテクターにより下半が左右に分割されることから、走行側、追越側の分割施工となる。特に、追越側は、プロテクター側壁からの作業スペースが2.5m程度しか確保できないことから、ロックボルト打設にあたっては、１mのボルトを接続し所定の長さ（６m）まで施工した。

施工段階においては、当初想定していなかった種々の問題も生じたが、無事工事を完了し、平成15（2003）年２月にトンネル拡幅部の供用を開始した。

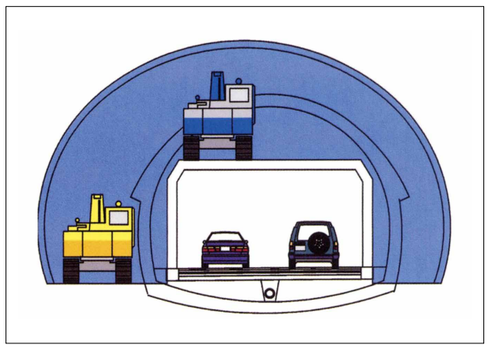


図4-4-2　プロテクターとトンネル掘削のイメージ

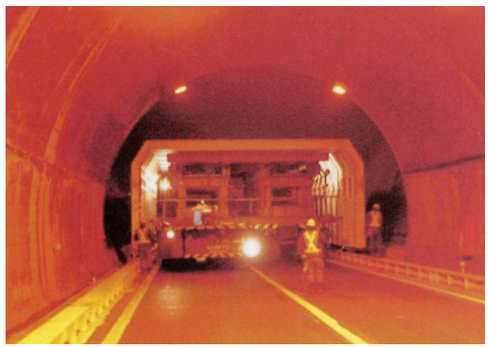


写真4-4-1　プロテクターの搬入

第５節　北九州高速アクセスの向上

1 金剛出入口の新設

本事業の計画は、九州地方整備局が管理する一般国道200号直方バイパスの４車線化に伴う馬場山交差点の渋滞対策として提案された。国道200号と211号の交差点である馬場山交差点は、４号線の馬場山出入口も接続して６差路にあたり、ピーク時の交通渋滞が激しかった。このため、直方方面からの都市高速利用交通に対し、馬場山～八幡IC間に出入口（金剛出入口）を新設し直方バイパスと直結（図4-5-1）することにより、馬場山交差点の負荷を軽減させることとし、九州地方整備局、北九州市、日本道路公団九州支社、公社の関係４者により協議を進めた。

事業の整備手法、事業内容は異論がなく合意したが、費用負担については、そもそも直方バイパス４車線化に伴う渋滞の解消対策であることから、調整が難航した。最終的には、原因者は九州地方整備局であることを４者とも認識した上で、平成16（2004）年３月に基本合意した。平成17（2005）年2月に基本協定を締結し、以下の内容で事業を進めることとなった。

九州地方整備局：
　新設ランプの整備、整備に伴う直方バイパス及び市道の付け替え
北九州市：
　４号線終点～金剛の本線部分を市道として日本道路公団より買い取り
日本道路公団九州支社：発券施設の整備
公社：
　金剛出入口、北九州市が買い取る範囲の管理（舗装より上）を無償で北九州市より受託

なお、公社においては、国土交通省と協議を行い、「整備計画の変更なし」で本事業を進めることで了解を得た。

金剛出口は平成17年３月31日、金剛入口は平成18（2006）年３月４日に供用を行った。これにより、直方バイパス方面から、混雑する馬場山交差点を通過せずに都市高速の利用が可能となり、馬場山交差点の混雑解消に大きく寄与することとなった。

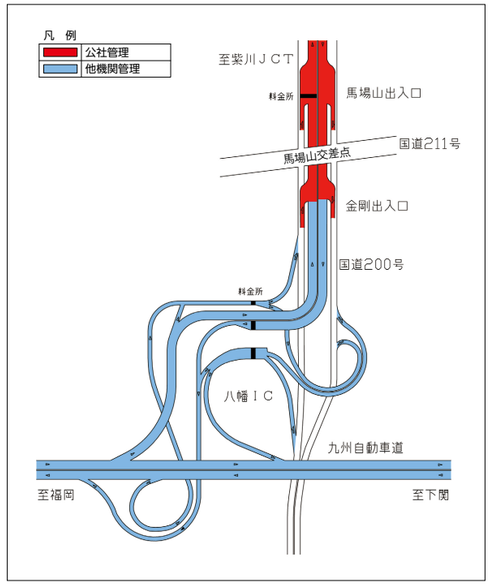


図4-5-1　金剛出入口の概略図

2 黒崎バイパスの接続と東田出入口の新設

国道３号黒崎バイパスは、黒崎及び八幡周辺の交通混雑の解消、交通安全の確保を図るとともに、北九州高速と一体となって自動車専用道路ネットワークを形成し、地域の活性化に寄与することを目的に、平成３(1991)年度より北九州国道工事事務所(現北九州国道事務所)が事業を行っている。

平成10(1998)年11月に、新たに５号線(戸畑～大谷)が整備計画に組み込まれ、５号線の尾倉出入口で北九州高速と黒崎バイパスが接続する計画となった。しかし、平成16年３月の整備計画変更で５号線戸畑～枝光が整備計画から削除され尾倉出入口も整備計画より削除された。尾倉出入口は平成19(2007)年１月の都市計画変更で、街路事業を前提とした線形への変更がなされ、黒崎バイパスと５号線大谷方面の接続は平成19年７月に北九州市による街路事業「市道東田前田２号線」として事業化された。また、北九州市は、黒崎バイパス接続に先行して、一般街路から５号線方面にアクセスする「東田出入口」も併せて施工することとした。

平成20(2008)年３月、北九州市と公社は、尾倉出入口と５号線大谷方面の接続(図4-5-2)に係る道路本体工事は北九州市の負担とするとともに、管理も北九州市とする基本協定を結んだ。市道東田前田２号線の橋梁区間９径間のうち、鹿児島本線上はJR九州に、鹿児島本線～都市高速接続部(４径間)は公社に施工が委託された。

平成22(2010)年12月15日、北九州市は黒崎バイパスの接続に先行して東田出入口を整備し、東田出入口から５号線の利用が可能となった。

また、平成24(2012)年３月に北九州国道事務所の整備により黒崎バイパスの前田ランプ～皇后崎ランプ間が開通したが、同年９月30日、黒崎バイパスと５号線大谷方面の接続が完了して、北九州市内の自動車専用道路ネットワークが拡充することとなった。

なお、公社は、東田出入口の整備とあわせ、枝光入口の料金所を、５号線の本線上に新たに東田料金所として移設した。これにより、枝光入口と東田入口及び黒崎バイパスから５号線大谷方面への料金徴収を１カ所の料金所で行うこととした。

５号線と黒崎バイパスの接続部の維持管理は、東田出入口を含め、公社が北九州市から有償で管理受託している。

公社は、第11回整備計画変更(平成22年２月)で、本事業により連結位置が追加されたことに伴う変更、併せて第10回整備計画変更時の事業完了に伴う事業費精算の変更を実施して、北九州高速における事業を一旦完了した。

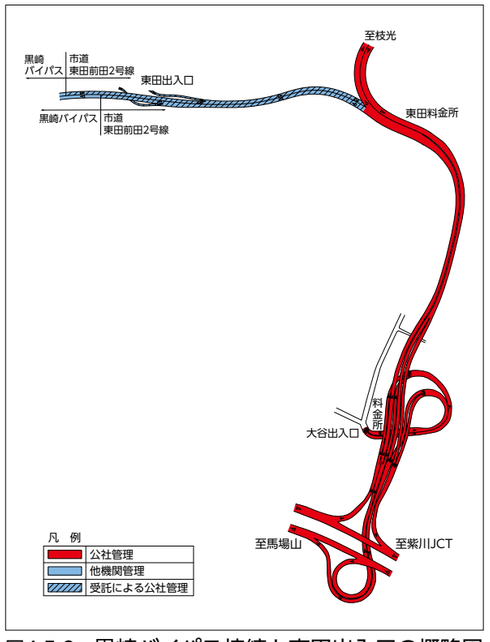


図4-5-2　黒崎バイパス接続と東田出入口の概略図

3 新若戸道路(若戸トンネル)の接続

新若戸道路(若戸トンネル)は、若戸大橋の慢性的な渋滞の緩和、響灘地区から戸畑・小倉方面へのアクセス確保、また、橋梁である若戸大橋とのリダンダンシー(多重性)確保のため洞海湾を海底トンネルで横断する道路として整備された自動車専用道路である。２号線と戸畑～若戸間で接続し、北九州高速と一体となった自動車専用道路ネットワークを形成する。

平成12(2000)年度に事業化され、九州地方整備局(港湾事業)、北九州市、北九州市道路公社の３者により実施された。事業区分としては、九州地方整備局が港湾事業としてトンネル部及び掘割部のうち躯体本体部分及びバラスト部分を施工し、北九州市が港湾事業区分以外の橋梁や擁壁部分を施工、北九州市道路公社がトンネル設備、舗装、道路照明、料金所などを施工している。新若戸道路と北九州高速の接続部(図4-5-3)は、平成20年３月に北九州市、北九州市道路公社と当公社が協定を結び、道路本体部は市及び市道路公社が費用負担して工事を行うとともに、管理も原則市及び市道路公社が行うこととなった。

若戸トンネルは、平成24年９月15日に供用し、２号線とも接続した。

なお、若戸トンネルは北九州市道路公社によって有料道路として若戸大橋と一元的に管理されていたが、ともに平成30(2018)年12月１日より無料化された。若戸大橋、若戸トンネルと北九州高速の料金は戸畑料金所において合併収受していたが、この無料化に伴い合併収受を終了している。

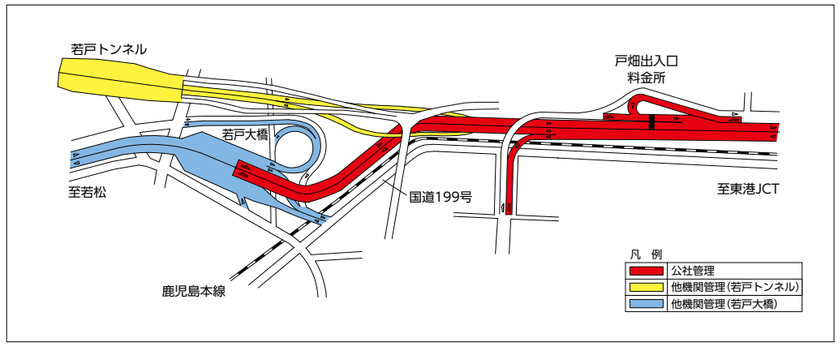


図4-5-3　若戸トンネル接続の概略図

道路構造物・施設の保全　第5章

第１節　道路構造物の保全の概要

1. 道路構造物の保全の概要 ―― 130
2. 道路構造物の概要 ―― 132

第２節　道路構造物の維持管理

1. 道路の維持 ―― 133
2. 道路構造物の修繕 ―― 134
3. 新保全システムの構築 ―― 136

〈コラム〉
- ●福北チャレンジ ―― 138
- ●職員による都市高速橋守活動 ―― 139
- ●PCB廃棄物の処理完了 ―― 140

第３節　耐震補強

1. 下部工耐震補強 ―― 141
2. 上部工耐震補強 ―― 142

第４節　老朽化対策

1. 福岡高速の老朽化・予防保全対策 ―― 145
2. 北九州高速４号線の大規模補修 ―― 148
3. 北九州高速１～３号線の大規模修繕 ―― 150

第５節　道路施設の維持管理

1. 道路施設の維持管理 ―― 154
2. 道路施設の概要 ―― 154
3. 道路施設の保守点検 ―― 160
4. 道路施設の更新 ―― 162

〈コラム〉
- ●交通管理用無線がアナログからデジタルへ移行 ―― 163

第６節　新技術の活用と相互協力

1. 新技術の活用 ―― 164
2. 高速道路会社との相互協力 ―― 165

第１節　道路構造物の保全の概要

福岡高速は、令和３(2021)年３月、新たに6号線が完成し、管理延長は59.3kmとなった。また、北九州高速の管理延長は49.5kmで、公社は計108.8kmの高速道路を管理している。

「お客様に満足いただける、安全・安心・円滑な質の高い都市高速道路サービスの提供」には、道路構造物及び道路施設の良好な状態の維持が不可欠であり、第５章ではそのための維持管理の取り組みについて述べる。

1　道路構造物の保全の概要

道路法第42条では道路管理者の道路の維持・修繕義務を定めている。「維持」は、道路機能及び構造を維持するための巡回、清掃、除雪などの行為である。また、「修繕」は、道路の損傷した構造を当初の状態に回復させる補修や付加的に必要な機能及び構造の強化を目的とする耐震補強などの行為である。

福岡・北九州高速とも昭和55(1980)年に第１次供用を行い、公社は維持管理業務を開始して、道路の維持に努めている。修繕については、供用初期は道路構造物自体は健全で、特に大きな問題もなく推移してきた。

しかし、平成７(1995)年の兵庫県南部地震の発生を機に、橋梁(きょうりょう)の耐震性を向上させることとなり、改築事業として耐震補強工事を行った。その後も耐震設計基準の見直しや国の方針も踏まえ、逐次耐震補強を実施している。

平成10(1998)年～平成12(2000)年にかけては全国的に橋梁、トンネルの部材落下事故が多発し、平成14(2002)年度に点検、補修基準が改定された。公社も平成18(2006)年度に橋梁などの健全度判定や対策内容を審査するための「福岡北九州高速道路健全度評価判定審査会」を設置するなど点検、補修方法の見直しを進めた。

平成24(2012)年12月には中央自動車道笹子トンネルで天井板落下事故が発生し、インフラの老朽化が全国的な社会的問題としてクローズアップされた。このような事故を二度と起こさないよう、平成25(2013)年に、国土交通省において、インフラの戦略的な維持管理・更新などの方向性を示す基本計画としてインフラ長寿命化基本計画がとりまとめられ、平成26(2014)年、インフラの維持管理・更新などを着実に推進するための中長期的な取り組みの方向性を明らかにする計画として、インフラ長寿命化計画(行動計画)が発出された。また、道路法が改正され、平成26年度より５年に１回の橋梁などの点検が義務付けられることとなった。公社も、５年に１回の点検を実施するとともに、平成28(2016)年３月にインフラ長寿命化計画(行動計画)を策定、平成30(2018)年３月には道路構造物の具体的な対応方針を定めた個別施設計画を策定し、点検、診断、措置、記録のメンテナンスサイクルによる道路構造物の保全に取り組んでいる。

また、福岡・北九州高速でも老朽化などにより要補修箇所数が増加するなど道路構造物の劣化・損傷が目立つようになっており、ライフサイクルコストの観点から大規模修繕や予防保全の取り組みを実施している。日本道路公団から公社が管理を引き継いでいた北九州高速４号線は、平成15(2003)年度から平成20(2008)年度にかけて大規模補修工事を実施した。福岡高速も平成24年度より20年計画で老朽化・予防保全対策に取り組んでいる。また、北九州高速１～３号線も令和４(2022)年度より10年計画で大規模修繕に取り組むこととしている。

道路構造物の保全に係る経緯をまとめて表5-1-1に示す。

表5-1-1　道路構造物の保全に係る経緯

昭和55年 (1980年)	第１次供用 (S55.10.20) ・福岡高速　5.9km ・北九州高速　3.7km
昭和56年 (1981年)	総務部に業務管理課発足
平成7年 (1995年)	兵庫県南部地震発生 下部工耐震対策 (H７～H９年度)
平成10年 (1998年)	上部工耐震対策 (福岡H10～H20年度) 上部工耐震対策 (北九州H10～H13年度) (特定箇所のみ) 福岡高速高力ボルト落下事故 (H12～H13年度対策工事実施)
平成11年 (1999年)	全国各地の橋梁、トンネルでコンクリート片などの落下が多発
平成12年 (2000年)	建設部に保全管理課、両事務所に保全課が発足
平成13年 (2001年)	北九州高速コンクリート片落下事故 (橋梁、トンネル)
平成14年 (2002年)	保全部発足 公社点検基準、補修基準改定
平成15年 (2003年)	北九州高速４号線大規模補修工事 (H15～H20年度)
平成17年 (2005年)	福岡県西方沖地震発生
平成18年 (2006年)	保全施設部に組織変更 福岡北九州高速道路健全度評価判定審査会の発足
平成22年 (2010年)	アセットマネジメント導入検討委員会設置
平成23年 (2011年)	東日本大震災発生 アセットマネジメント (福北チャレンジ) 導入
平成24年 (2012年)	福北チャレンジ推進委員会設置 福岡高速老朽化・予防保全対策着手 中央自動車道笹子トンネル天井板落下事故発生
平成26年 (2014年)	保全交通部に組織変更 道路法改正、５年に１回の点検義務付け
平成28年 (2016年)	企画部に組織変更 熊本地震発生 公社インフラ長寿命化計画 (行動計画) 策定 (計画期間H27～H32年度)
平成30年 (2018年)	公社個別施設計画策定 (計画期間H29～H32年度)
令和2年 (2020年)	公社個別施設計画改定 (計画期間Ｒ１～Ｒ５年度)
令和4年 (2022年)	公社インフラ長寿命化計画 (行動計画) 改定 (計画期間Ｒ３～Ｒ７年度) 北九州高速１～３号線大規模修繕着手

2 道路構造物の概要

公社が管理する道路構造物の構造別延長を表5-1-2に示す。

福岡高速は、鋼桁、コンクリート桁あわせて橋梁形式が全延長59.3㎞の93.1％を占めている。

北九州高速は、４号線が主に山地部を通過するため、全延長49.5㎞のうち土工部の割合が46.4％であり、橋梁形式の割合は45.3％である（図5-1-1）。

表5-1-2　土木構造物種別延長

路線名	構造種別	福岡高速 延長(km)	福岡高速 比率(%)	北九州高速 延長(km)	北九州高速 比率(%)
1号線	鋼桁部	12.6		5.2	
	コンクリート桁部	4.3		4.0	
	土工部	1.1			
	トンネル部				
	小計	18.0	30.4	9.2	18.6
2号線	鋼桁部	10.4		1.8	
	コンクリート桁部	1.7		1.2	
	土工部	1.1		1.3	
	トンネル部				
	小計	13.2	22.3	4.3	8.7
3号線	鋼桁部	0.6		1.8	
	コンクリート桁部				
	土工部				
	トンネル部				
	小計	0.6	1.0	1.8	3.6
4号線	鋼桁部	4.0		2.0	
	コンクリート桁部	2.2		4.4	
	土工部	0.7		21.3	
	トンネル部			4.1	
	小計	6.9	11.6	31.8	64.2
5号線	鋼桁部	13.4		2.0	
	コンクリート桁部	3.8			
	土工部	0.1		0.4	
	トンネル部	0.8			
	小計	18.1	30.5	2.4	4.9
6号線	鋼桁部	1.5			
	コンクリート桁部	0.7			
	土工部	0.3			
	トンネル部				
	小計	2.5	4.2		
福岡・北九州高速合計	鋼桁部	42.5	71.7	12.8	25.9
	コンクリート桁部	12.7	21.4	9.6	19.4
	土工部	3.3	5.6	23.0	46.4
	トンネル部	0.8	1.3	4.1	8.3
	計	59.3	100.0	49.5	100.0

福岡・北九州高速合計 延長(km)	福岡・北九州高速合計 比率(%)
55.3	50.8
22.3	20.5
26.3	24.2
4.9	4.5
108.8	100.0

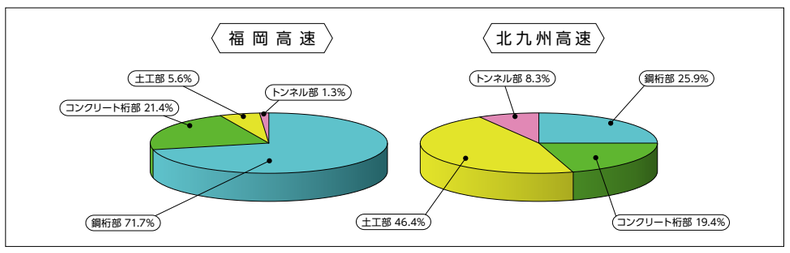


図5-1-1　道路構造物の種別割合

第２節　道路構造物の維持管理

1 道路の維持

道路を安全、快適に走行できる状態を維持するため、公社は日々の道路パトロールカーでの巡回や日常点検を実施するとともに、以下のような維持業務を実施している。

① 清掃

路面維持のため、日常的に路面清掃を実施している。また、トンネル壁面や排水構造物などの清掃を実施している（写真5-2-1）。

写真5-2-1　トンネル清掃の状況

② 除草・樹木管理

北九州高速は土工部の延長が46.4％を占めており、法面（のり）の除草や樹木伐採などを定期的に実施している（写真5-2-2）。

写真5-2-2　除草の状況

③ 雪氷対策（凍結防止・除雪）

冬季期間は、気象情報や公社の気象観測装置などから得られる情報をもとに、路面凍結の恐れがある際は、あらかじめ凍結防止剤を散布し、路面が凍結するのを防止している。また、積雪時には、除雪作業を実施して、交通の確保に努めている（写真5-2-3）。

写真5-2-3　除雪作業の状況

④ その他緊急対応

パトロールカー巡回などで発見した路面のポットホールなどの異常は、即座に車線を規制して緊急補修工事を実施している（写真5-2-4）。また、通行に危険を及ぼす路上落下物も発見次第早急な除去に努めている。

写真5-2-4　緊急補修工事の状況

2 道路構造物の修繕

公社では、道路構造物をより長期的に良好な状態に維持するため、いわゆるメンテナンスサイクルの取り組みとして、点検・診断・措置・記録を実施している。点検及び診断は人間でいう健康診断であり、異常箇所を早期発見するとともに、診断結果に応じ治療(措置)を行い、構造物の長寿命化を図るものである。また、これらの内容についてはカルテとして適切に記録しておくことも重要である。

(1) 点検

点検業務は「日常点検」、「定期点検」、「臨時点検」に大別される。

① 日常点検

安全かつ円滑な交通の確保及び第３者に対する災害の防止を目的として、日常的に行う点検であり、その方法には、路上点検、路下点検(車上、徒歩)、土工部点検がある(写真5-2-5)。

写真5-2-5　日常点検

② 定期点検

長期点検計画に基づき定期的に行う点検であり、道路構造物に接近して点検を行うことにより、構造物の機能低下の原因となる損傷を早期に発見することを目的としている。対象とする構造物により、上下部工点検、梁(はり)上点検、土工部点検、個別点検がある(写真5-2-6、7)。

写真5-2-6　定期点検

写真5-2-7　定期点検

平成26(2014)年７月１日の道路法の改正に伴い、近接目視による定期点検を５年に１回の頻度で行うことが義務化された。福岡高速及び北九州高速では、平成26年度から平成30(2018)年度までで１巡目の定期点検が完了し、令和３(2021)年度現在、２巡目の定期点検を鋭意進めている。

③ 臨時点検

日常点検及び定期点検を適宜補完するものであり、その目的により、災害時、事故時点検、追跡調査、詳細点検などがある(写真5-2-8)。

写真5-2-8　臨時点検

(2) 診断

点検により損傷が判明した箇所は、「健全度評価判定審査会」により損傷判定を行い、補修の方法、補修時期を選定し実施することとしている。各部材の損傷状況に応じた判定区分は５段階で判定し(表5-2-1)、それに応じた対策区分も５段階で判定している(表5-2-2)。

表5-2-1　判定区分

S1 S2	直ちに補修が必要な損傷(緊急補修)
A	機能低下があり、対策の必要がある場合
B	損傷の状態を観察する必要がある場合
C	損傷が軽微である場合
OK	上記以外の場合

表5-2-2　対策区分

T1	補修が必要と判断される損傷
T2	応急的な補修を行う損傷
T3	点検を強化する必要がある損傷
T4	経過を観察する必要がある損傷
Q	詳細な調査が必要な損傷

また、各部材の損傷ランクに応じて道路橋ごとの健全度を４段階で判定し、毎年その結果を「福岡県道路メンテナンス会議」に報告している。平成26年度から30年度に実施した１巡目の定期点検では、道路橋331橋(福岡高速143橋、北九州高速188橋)のうち16橋(福岡高速５橋、北九州高速11橋)をⅢ判定(早期措置段階)とし、早期に監視や対策を行った。

(3) 措置(補修・改良)

補修が必要と診断された場合には措置として修繕を行う。修繕は、元の道路機能を復旧する目的で行われる補修工事と道路機能を向上させる目的で行われる改良工事がある。

補修工事の代表的な事例としては、損傷したRC床版への樹脂注入工事(写真5-2-9)などが挙げられる。

また、改良工事の代表的な事例としては、床版の強度を従前よりも向上させる炭素繊維補強工事(写真5-2-10)や、耐流動性の向上を図る舗装改良工事(写真5-2-11)などが挙げられる。

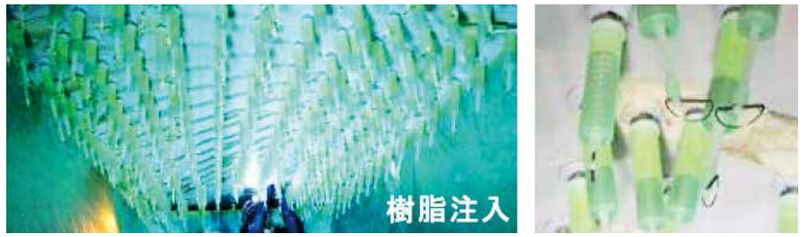
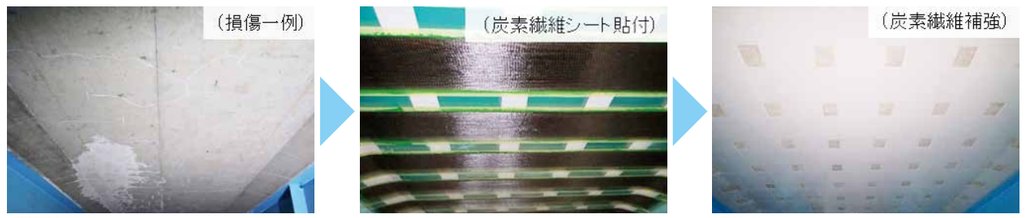


写真5-2-9　RC床版への樹脂注入(IPH工法)工事



補修前　補修中　補修後

写真5-2-10　床版の炭素繊維補強工事

写真5-2-11　舗装改良工事
（改質グースアスファルト）

（４）記録

構造物の点検や診断、修繕の履歴については、次回の点検などにも活用できるよう適切に記録を残しておくことが重要である。公社では、構造物の点検結果は定期点検システムや日常点検システムに記録するとともに、修繕を行った場合はそのデータを竣工図書システムに記録している。

3　新保全システムの構築

高速道路の維持管理に係る作業の効率化のため、公社は道路現況システム、定期点検システム、日常点検システム、竣工図書管理システム、地盤情報システムの５つの保全系システムを運用している。

しかし、これらシステムは各々独立しており、ネットワークに繋がっていないシステムもあり、システム間でデータが共有化されていない。また、最新のOSに対応できておらず、専用端末での操作が必要なシステムもあり、在宅勤務などの環境下では閲覧ができない。

このため、維持管理作業のハブシステムとして、電子地図の位置情報データ（GIS）を基盤として統合するとともに、ネットを介して閲覧できる新たな保全システムを実装することとした（図5-2-1）。あわせて、高速道路の点群データ、360°画像を全線取得し、システムに搭載することとした。

新システムの概要とメリットは以下のとおりである。

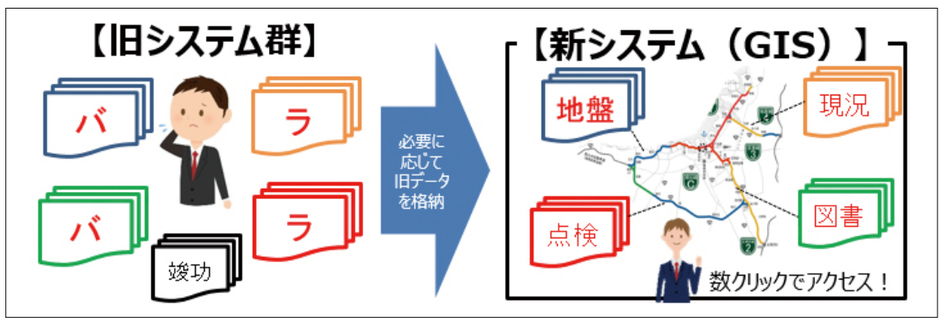


図5-2-1　システム変更イメージ図

①　システムアクセスの改善

保全系システムを最新のOS上で構築することにより、ネットワークを介し、様々な場所、端末からのアクセスが可能となる。これにより、在宅勤務などの環境下でもシステムへのアクセスが可能となる。

②　データ検索の改善

既存システムのアウトプットデータを格納し、データを共有化するとともに、格納データに様々なタグを付す。これにより、システム内での構造物諸元などの様々なデータ検索が容易となり、日常の維持管理に係る資料検索などの作業効率向上に貢献する。また、GISを基盤とすることにより、視覚的な検索も可能となる（図5-2-2）。

③　点群データの搭載

高速道路の３次元点群データをシステムに搭載することにより、PCなどの端末上で高速道路及びその周辺構造物を含めた空間が把握でき、点群データを用いて端末上で簡易な測量や簡易な任意断面図の作成が可能となる。

現在、補修・改築工事の設計や積算、施工計画にあたっては、軽微な現地測量でも本線上や街路上での交通規制が必要となり、規制に係る関係機関との調整などに多大な時間を要している。点群データを活用して端末上で簡易測量などを行うことにより、コストの縮減や作業の迅速化が図られるとともに、規制時間削減に伴い交通影響を抑制できる。

また、道路構造物の点群取得を数年に１度行うことにより、構造物の変化も可視化できるようになる。

福岡高速については道路現況システム、竣工図書管理システム、地盤情報システムを統合するとともに点群データを搭載した新システムを令和３年度末より稼働開始し、北九州高速についても令和４（2022）年度の実装に向けて準備を進めている。今後、定期点検システム、日常点検システムも順次新たなシステムに統合するとともに、現在紙ベースしかない資料も、必要に応じて電子データ化を実施し、新システムに搭載していくこととしている。

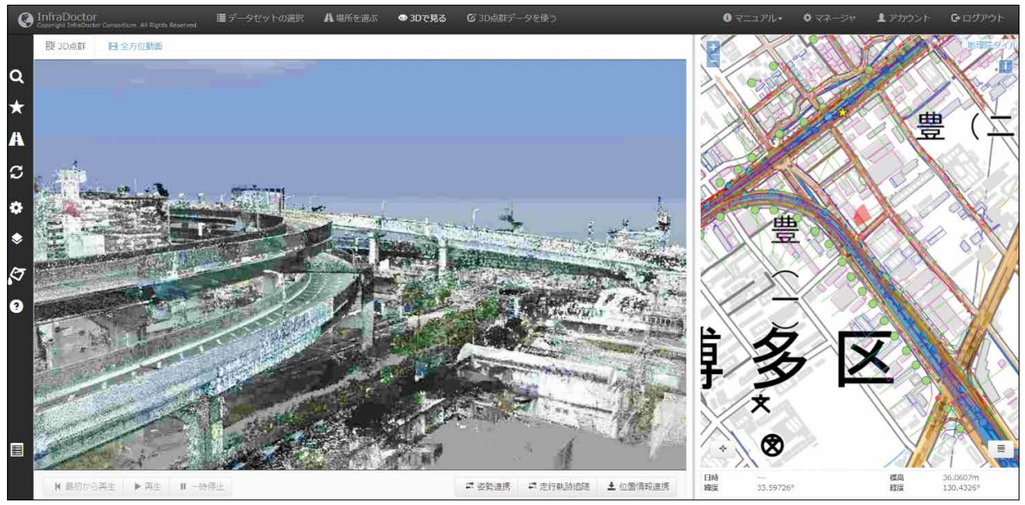


図5-2-2　新システムのインターフェース

福北チャレンジ

橋本 光弘

コラム column

「福北チャレンジ」とは、公社のインハウスエンジニアの技術力の向上と活用により、増大する維持管理業務の徹底的な合理化を図りながら、橋梁など道路構造物の長期的な安全・安心を確保するための取り組みです。

公社は平成22(2010)年11月に「福岡北九州高速道路公社アセットマネジメント導入検討委員会」を設置し、都市高速の構造的特徴や使用環境などを考慮しながら管理の手法を根本から見直し、維持管理の実務にまで言及した「アセットマネジメント」の取り組みを導入することとしました。

公社はこれらのアセットマネジメントの取り組みを「福北チャレンジ」と命名して11のチャレンジ目標を設定し、職員の技術力を向上させるための技術講習会、現場見学会などの開催や職員自ら橋梁の健康状態の診察を行う「橋守」などの取り組みを平成23(2011)年度より実施しています。

また、平成24(2012)年3月に、その取り組みを継続的に評価・検証し、議論する場として、日野伸一九州大学教授をはじめとする学識経験者と公社職員からなる「福北チャレンジ推進委員会」を設置しました。委員会は、平成24年３月以降毎年開催して議論を重ねており、老朽化・予防保全対策や維持管理の新技術導入などの公社の取り組みについても報告し、学識経験者から新たな知見や最新の技術的動向を踏まえたアドバイスをいただき、「福北チャレンジ」の推進に向けた方針・方向性を確認しています。

公社では今後も、委員会のアドバイスをいただきながら、合理的な維持管理に向けて「福北チャレンジ」に継続的に取り組んでいくこととしています。

【福北チャレンジ推進委員会　委員】

委 員 長　松田 泰治 教授
（九州大学 大学院）

副委員長　山口 栄輝 教授
（九州工業大学 大学院）

副委員長　添田 政司 教授
（福岡大学 大学院）

委　　員　公社職員

（令和４年３月現在）

【チャレンジ目標】

① 健全度の設定
② 戦略的な保守計画の立案
③ チェック＆アクションの確立
④ 点検の選択と集中
⑤ 構造物の近接手法の改善
⑥ 職員の技術力向上
⑦ できることは職員で実施
⑧ 維持管理の手軽さ向上
⑨ 損傷内容に対する選択と集中
⑩ 新しいインフラ点検技術の有効活用
⑪ 情報の共有化及び有効活用

職員による都市高速橋守活動

白石 元紀

コラム column

「都市高速 橋守」(以下「橋守」)とは、「福北チャレンジ」の取り組みの１つで、『できることは職員で実施』という観点から、平成23(2011)年度より実施しています。

その内容は、都市高速管理区間をランプ区間ごと(2.0km～3.5km)に分け、公社の保全課職員と技術職員1 ～２名、事務職員１～２名の計３～５名を基本とする点検班が、都市高速の橋の健康状態の診察を路下徒歩点検にて行い(写真-1、2)、路下徒歩点検報告書(図-1、2)を完成させるものです。１年間で管理区間全てを回るように計画しています。

橋守は、当初技術職員だけで行っていましたが、平成26(2014)年度から事務職員も含めて実施しているところです。技術職員と事務職員が一緒に点検を行うことで、お互いの意見を交換でき、事務職員は普段あまり触れる機会がない専門的な意見を聞けるとともに、技術職員は一般の方に近い事務職員の意見を聞くことで、普段は見落としていたことや当たり前になっていることを再確認できます。これにより、お互い新たな「気付き」を得ることができる貴重な機会の１つとなっています。

令和２(2020)、令和３(2021)年度は新型コロナウイルス感染防止のため限定的な開催となりましたが、構造物の安全確保と職員の技術力研鑽という観点から今後も継続的に実施していく予定です。

写真-1　橋守活動の状況(遠望目視)

写真-2　橋守活動の状況

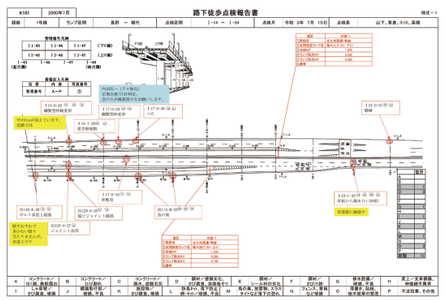


図-1　路下徒歩点検報告書

図-2　損傷写真

PCB廃棄物の処理完了

コラム column

秋吉 大輔

ポリ塩化ビフェニール(以下「PCB」)は、水に溶けない、化学的に安定、絶縁性に優れるといった特性から、電気機器の絶縁油や熱媒体、感圧複写紙などに広く使用されていました。しかし、その人体への毒性が社会問題化し、昭和49(1974)年に製造・輸入などが事実上禁止となり、平成13(2001)年には「ポリ塩化ビフェニール廃棄物の適正な処理の推進に関する特別措置法」が制定され、PCB廃棄物の処理が推進されることとなりました。

PCBは昭和41(1966)年から昭和47(1972)年の間に製造された塗料の一部にも添加されており、当時塗装された道路橋などの鋼構造物の塗装にも一部使用され、処理の対象となりました。

公社では、北九州高速において、PCB含有塗料を使用している橋梁が11橋確認され、平成18(2006)年度より除去作業を開始し、平成19(2007)年度には５橋、平成20(2008)年度には３橋、平成24(2012)年度には２橋の除去作業を行いました。

しかし、除去したPCB含有塗料は、平成24年当時、低濃度無害化処理施設が国内で唯一青森県にしか整備されておらず、処理能力や経費面などの課題から、特別管理産業廃棄物の保管基準にのっとり北九州高速高架下の公社管理地内で適切に保管し、無害化処理の方法を模索していました。

平成27(2015)年に福岡県内の２施設が低濃度無害化処理施設に認定され、県内での無害化処理が可能となり、公社は平成30(2018)年度にそれまで保管していたPCB含有塗料の無害化処理を行いました。また、令和元(2019)年度に残っていた１橋の除去及び処理作業を行い、全ての処理を無事完了させることができました。

PCBの処理にあたっては、複雑な法体系、各種通達などの理解・整理や、通常の工事の計画、工事管理とは異なる安全対策の必要性、工事、運搬、処分の３事業者の工程調整など多くの苦労がありましたが、北九州エリアにおける計画的処理完了期限(令和４((2022))年３月31日)内に処理完了し、事業者としての責務を果たすことができました。

写真-1　作業時の防護状況

写真-2　塗装除去状況

第３節　耐震補強

1　下部工耐震補強

平成７(1995)年１月17日に発生した兵庫県南部地震(阪神・淡路大震災)は、阪神高速道路で橋脚が倒壊するなど道路構造物にも甚大な被害を及ぼした。

建設省は、兵庫県南部地震と同程度の地震動に対して、橋脚倒壊などの甚大な被害を防止することを目的として、平成７年５月25日付で「橋、高架の道路などの新設及び補強に係る当面の措置について」を通知した。

公社もこれを踏まえ、平成７年度から、対策が必要な福岡高速494基、北九州高速692基について、事業費255億円をかけて下部工耐震補強事業を実施した。

耐震補強にあたっては、「復旧仕様(平成７年２月27日付建設省通知)」を準用し、コンクリート橋脚では、ねばり(変形性能)の向上、ひび割れなどの損傷抑制、耐力の向上を図るため、鋼板巻き立てや鉄筋コンクリート巻き立てを実施した。また、鋼製橋脚では、コンクリート中詰め及びリブ補強を実施した。

巻立て補強の足場工は高いもので40m程度であり、台風時期は防護シートをたたむなどの倒壊対策や、橋脚内の狭い空間でのコンクリート充填など、工事にあたっては困難もあったが、予定通り平成９(1997)年度に完成した。

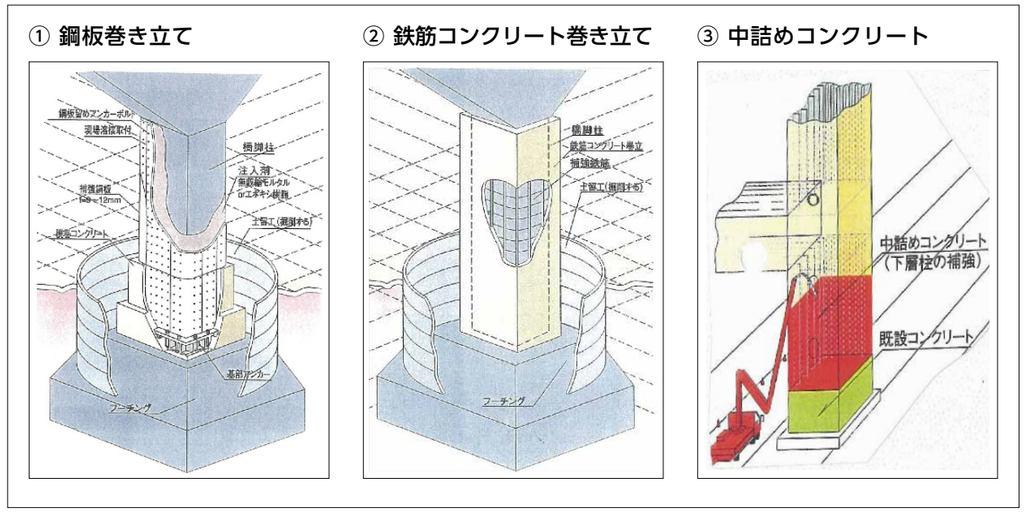


図5-3-1　下部工耐震補強の対策内容

2 上部工耐震補強

（1）兵庫県南部地震後の対応

平成７年の兵庫県南部地震の発生後、建設省が平成７年５月25日付で通知した「橋、高架の道路などの新設及び補強に係る当面の措置について」では、下部工の耐震補強に加えて、昭和55(1980)年道路橋示方書より古い基準により建設された橋梁の補強については落橋を防止する上部工耐震補強が求められた。

公社はこれを受けて下部工耐震補強事業完了後の平成10(1998)年度から上部工の耐震補強工事に着手した。

福岡高速では、まず、１～４号線の新幹線、JR線上や国道との重要交差部から着手するとともに、引き続き本線や主要出入口を対象に落橋防止装置の設置工事を実施した。

北九州高速では、１～４号線の新幹線、JR線上や国道との重要交差部について、落橋防止装置の設置や支承の取替なども実施し、平成12(2000)年度に完了した。

（2）道路橋示方書の改定

平成14(2002)年に、国土交通省が「道路橋示方書」を改訂したことにより、橋の耐震設計で目標とする「耐震性能」が定義され、耐震設計上の安全性、供用性、修復性の観点から、以下のとおり３段階のレベルが設定された。

耐震性能１：地震によって橋としての健全性を損なわない性能
耐震性能２：地震による損傷が限定的なものにとどまり、橋としての機能の回復が速やかに行い得る性能
耐震性能３：地震による損傷が橋として致命的とならない性能

また、設計地震動は、以下のとおり２段階のレベルが設定された。

レベル１地震動：橋の供用期間中に発生する確率が高い地震動
レベル２地震動：橋の供用期間中に発生する確率は低いが大きな強度をもつ地震動(プレート境界型の大規模な地震や内陸直下型地震)

なお、指定都市高速道路は、橋の重要区分がB種の橋とされ、レベル２地震動に対して耐震性能２を確保するように耐震設計を行うことが求められた。

（3）福岡県西方沖地震後の対応

平成17(2005)年３月20日に福岡県西方沖地震が発生し、福岡市東区、中央区などで震度６弱を観測した。福岡高速では、全線通行止めによる緊急点検の結果、支承部など25カ所での被災が判明し、応急復旧を実施することで翌日に全線通行止めを解除した。

福岡高速では、１～４号線の重要交差部や、本線・主要出入口において落橋防止装置の設置工事を実施していたが、福岡県西方沖地震の発生を踏まえ、耐震性能２を満足する対策(レベル２地震動に対して支承部の機能を確保できる支承への取替など)を実施し、おおむね平成20(2008)年度までに完了した。

福岡高速は橋長345mの３径間連続斜張橋である荒津大橋があり、一般橋梁に比べて特に地震時の挙動が複雑なことから動的解析による結果を耐震補強設計に反映することが必要であった。そこで、平成16(2004)年度に長大橋梁の耐震検討に詳しい九州大学へ共同研究として耐震設計を委託するとともに、九州大学の大塚久哲教授を座長とし、九州工業大学の山口栄輝教授、橋梁建設協会、建設コンサルタンツ協会の会員や公社職員を委員とする「荒津大橋耐震補強検討会」を設置した。検討会では、レベル２地震時の耐震性について評価し、平成18(2006)年度に動的応答解析に基づき、ダンパー設置工、補助支承設置工、主塔継手部補強工などの耐震補強工法を決定し、平成20年度までに工事を完了した。

一方、北九州高速では、平成10年度から平成13年度までの上部工耐震補強により、重要交差部について耐震性能２を満たしていた。また、約８割の区間が建設後30年以上経過し老朽化が顕在化していた４号線(春日～馬場山)は、平成15(2003)年度から大規模補修工事とあわせ、耐震性能３を満たす耐震補強工事(落橋防止装置の設置)を実施し、平成20年度までに完了した。なお、この耐震補強により、国土交通省より平成17年６月23日付で発出された、「緊急輸送道路の橋梁耐震補強３箇年プログラム」の対象となる道路橋示方書(昭和55年)より古い基準を適用した４号線は、兵庫県南部地震と同程度の地震動に対しても落橋などの甚大な被害の防止を図ることができた。

（4）熊本地震後の対応の必要性

平成28(2016)年4月に、熊本地震が発生し、高速道路など幹線道路の橋梁が通行不可となるなど大きな被害を受けた。国土交通省は、平成28年11月に、「緊急輸送道路の耐震補強の加速化」を発出し、緊急輸送道路について落橋・倒壊の防止対策に加え、路面に大きな段差が生じないよう支承の補強や交換などを行う対策(耐震性能２)の加速化が明記された(図5-3-2、3)。

福岡高速は、平成20年度までの上部工耐震補強工事によりおおむね耐震性能２を満たしているが、一部の出入口で耐震性能３までしか満たしていない箇所があるため、今後対策の検討が必要である。

北九州高速は、重要交差箇所を除く本線などに耐震性能２を満たしていない箇所がある。平成30(2018)年度に設置された「北九州高速道路の大規模修繕に関する技術検討委員会」(委員長：松田泰治九州大学大学院教授)は、平成31(2019)年３月14日に「大規模修繕事業と併せて耐震補強事業に取り組み、仮設足場の共用などによって効率的で経済的な事業推進を図ること」との提言を行っており、今後早急に北九州高速の耐震補強事業を検討する必要がある。

なお、これまで公社が実施してきた耐震補強の経緯について、図5-3-4にまとめて示す。

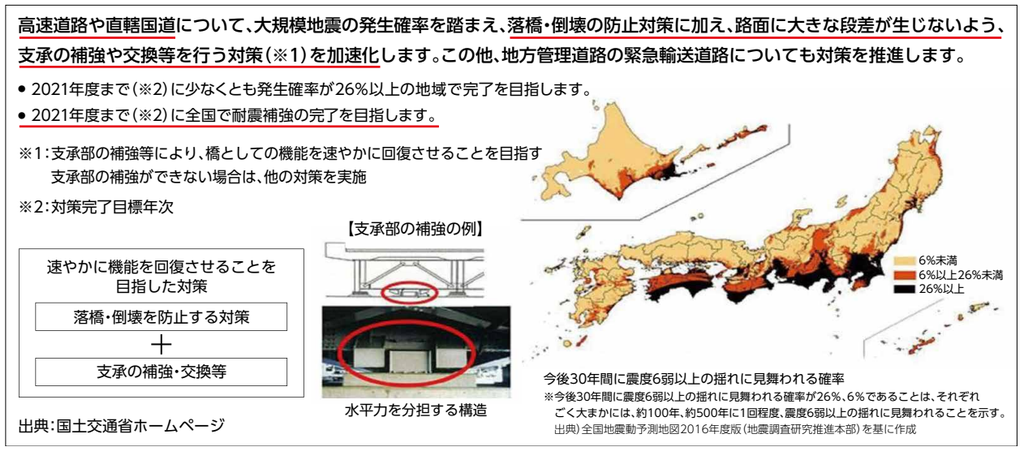


図5-3-2　緊急輸送道路の耐震補強の加速化

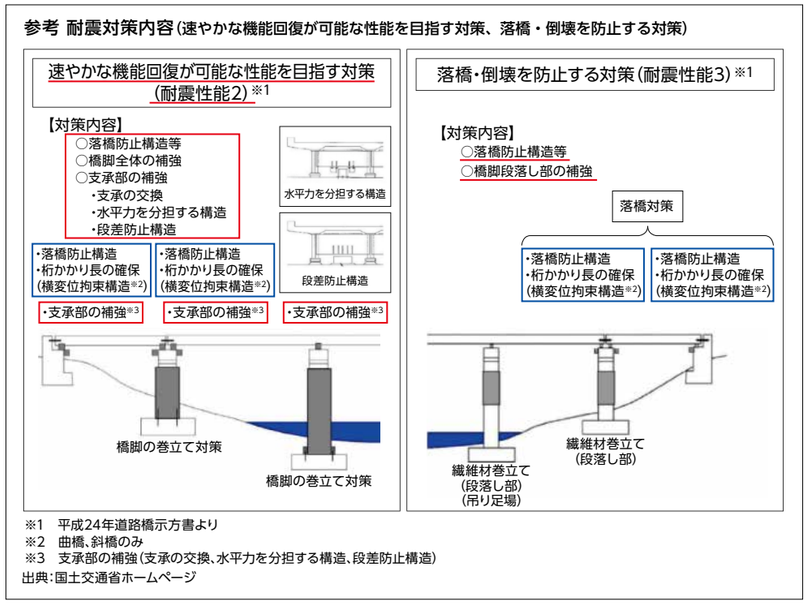


図5-3-3　緊急輸送道路の耐震補強の対策内容

	⇒	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21以降
地　震	■H7.1　兵庫県南部地震（阪神・淡路大震災）											■H17.3　福岡県西方沖地震				■H23.3　東北地方太平洋沖地震（東日本大震災） ■H28.4　熊本地震
国の動き	■H7.5　橋、高架の道路等の新設及び補強に係る当面の措置について（復旧仕様）（S55道示より古い基準適用）											■H17.6　緊急輸送道路の橋梁耐震補強３箇年プログラム（S55道示より古い基準適用対象）				■H28.6　橋梁耐震補強の加速化
道路橋示方書		■H8.12　改定							■H14.3　改定（耐震性能1～3定義付け）						■H24　改定	■H29　改定

福岡高速	事業	下部工耐震(完了)	上部工耐震		
	整備計画	132億円(耐震性能2)	5億円(耐震性能3)	145億円（耐震性能2）	
	決算	136億円(耐震性能2)	5億円(耐震性能3)	145億円（耐震性能2・耐震性能3）	
	対象箇所	全　線	跨線橋、高い橋脚、曲線橋	本線（鋼橋・PC橋）	
				主要以外の出入口	主要出入口
	対策内容	復旧仕様	落橋防止装置	落橋防止装置	タイプB支承へ取替（又は変位制限装置の設置）と 落橋防止装置設置
	耐震性能	耐震性能2	耐震性能3	耐震性能3	耐震性能2

北九州高速	事業	下部工耐震(完了)	上部工耐震		
	整備計画	120億円(耐震性能2)	7億円(耐震性能2)		69億円（耐震性能2）
	決算	119億円(耐震性能2)	6億円(耐震性能2)	対策内容を変更	35億円（耐震性能3）
	対象箇所	全　線	1~4号の新幹線上や国幹道などの重要交差部（その他の1~4号は未実施）		4号線（3箇年プログラム対象橋梁）
	対策内容	復旧仕様	タイプB支承へ取替（又は変位制限装置の設置）と 落橋防止装置設置		落橋防止装置
	耐震性能	耐震性能2	耐震性能2		耐震性能3

耐震性能	定　義
耐震性能1	地震によって橋としての健全度を損なわない性能
耐震性能2	地震による損傷が限定的なものにとどまり、橋としての機能の回復が速やかに行い得る性能
耐震性能3	地震による損傷が橋として致命的とならない性能

参照：道路橋示方書・同解説　Ⅴ 耐震設計編　平成24年3月（社）日本道路協会

図5-3-4　福岡・北九州高速の耐震補強の経緯

第４節　老朽化対策

1　福岡高速の老朽化・予防保全対策

（1）老朽化・予防保全対策の必要性

福岡高速は、昭和55(1980)年の第１次供用開始から約30年が経過した平成20(2008)年代前半ごろから、供用が古く海岸部で塩分の影響を受けやすい１号線や交通量の多い２号線を中心に損傷が顕在化し、それ以外の路線でも、漏水などの影響により早期劣化が発生するようになった。平成17(2005)年度～平成21(2009)年度に実施した福岡高速の点検結果では５年間で要補修箇所が約7.5倍に急増する結果となった(図5-4-1)。

公社は、この状況を受けて、福岡高速の老朽化対策を実施することとした。

また、償還満了時(当時平成57((2045))年)には約９割以上の区間が供用30年以上となり、維持管理リスクが高まることに備え、比較的供用年が新しい５号線も含めて予防保全対策も実施することとした。

老朽化・予防保全対策の事業費約630億円の財源確保のため、償還期間40年から50年以内への延長を国に新規制度要求して認められ、平成24(2012)年７月の料金認可(償還期間は47年)により、福岡高速１～５号線を対象とした老朽化・予防保全対策に着手した。

なお、令和３(2021)年３月の料金認可で、床版防水の耐久性向上のための新技術の導入など新たな取り組みを行うこととしている。

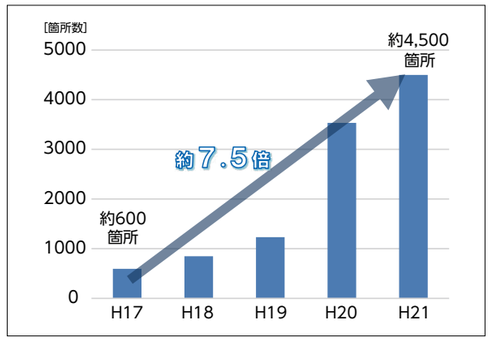


図5-4-1　要補修箇所数の推移（1 ～ 5号線）

（2）老朽化・予防保全対策の全体計画

老朽化・予防保全対策の事業期間は、平成24年度から令和13(2031)年度までの20年間であり、供用年数や損傷の程度を踏まえ、区間ごとに優先度をつけて工事を実施することとしている。

供用が古く、博多湾沿いに位置することから塩の影響を受け損傷が顕在化していた１号線(香椎～千鳥橋JCT)を最初の優先区間としている。また、交通量が多く、床版の劣化損傷などが発生している１号線(千鳥橋JCT～百道)及び２号線(千鳥橋JCT～榎田)を第２優先区間とし、その後３号線、４号線についても順次実施する計画としている。比較的供用が新しい５号線も予防保全対策を実施する計画である(図5-4-2)。

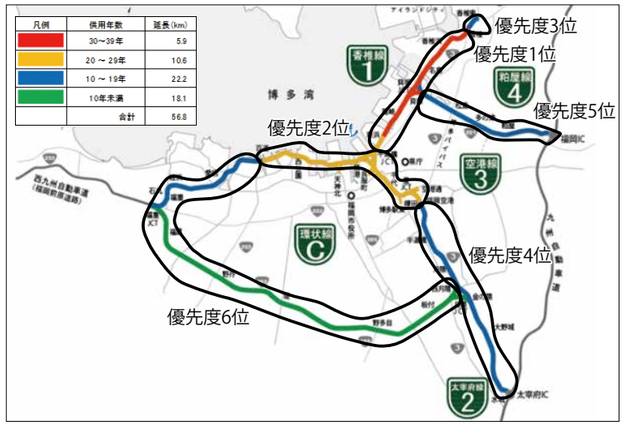


図5-4-2 『老朽化・予防保全対策』の全体計画(H24.3.31時点)

(3) 老朽化･予防保全対策工事の概要

老朽化・予防保全対策工事の概要は以下のとおりである。

① 老朽化対策工事

老朽化対策工事は、鋼橋の腐食やコンクリートの劣化などの損傷が発生している箇所について塗装の塗り替えやひび割れ注入工、剥落対策工などの修繕を行う(図5-4-3)。また、疲労によるひび割れなどの損傷が発生しているRC床版については、炭素繊維シート貼り付けによる床版補強などの改良を行う。

図5-4-3　老朽化対策内容

② 予防保全対策工事

予防保全対策工事は、損傷が重症化する前に軽微な状態で損傷対策を講じることにより、耐久性向上と将来の維持管理費の低減を図るものである。主な対策内容として桁端部の再塗装やコンクリートの表面保護工を行う(図5-4-4)。また、床版の長寿命化を図るため、新技術である改質グースアスファルトを活用して防水層を施工する。

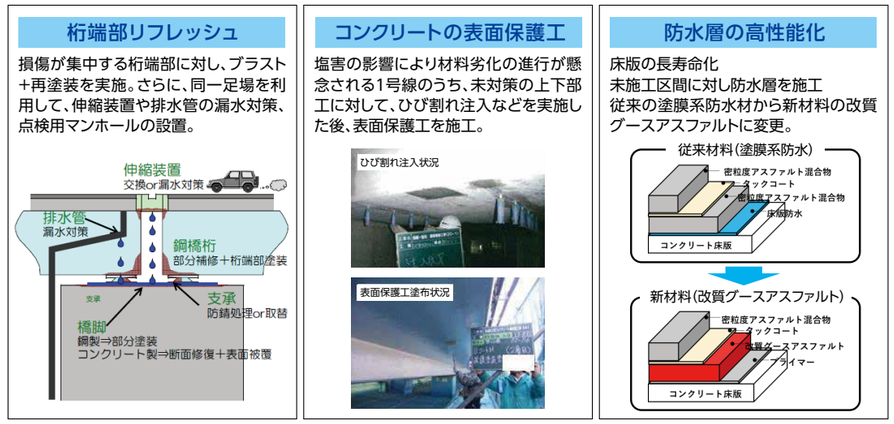


図5-4-4　予防保全対策内容

(4) 実施状況と今後の予定

1号線(香椎～千鳥橋JCT)は、平成24年度から着手し、令和３年度におおむね完了したところである(図5-4-5)。令和元(2019)年度からは、橋脚に著しい損傷が確認された１号線(千鳥橋JCT～百道)、令和２(2020)年度からは、床版に著しい損傷が確認された２号線(榎田～水城)に着手している。

今後は交通量が多く住居などが隣接する区間である２号線(千鳥橋JCT～榎田)や４号線に順次着手していく予定であり、供用期間や使用環境、損傷具合、交通量などを総合的に勘案しながら、計画的に工事を進めていく。

図5-4-5　福岡高速1号線及び2号線の実施状況

2 北九州高速４号線の大規模補修

（1）大規模補修の必要性

北九州高速４号線は、日本道路公団が昭和33(1958)～昭和54(1979)年に建設し平成３(1991)年3月に公社が管理を引き継いだ路線である(図5-4-6)。平成10(1998)年代には建設後50年以上を経過した区間を含めて約８割の区間が30年以上を経過し、老朽化が顕在化するようになった(図5-4-7、8)。

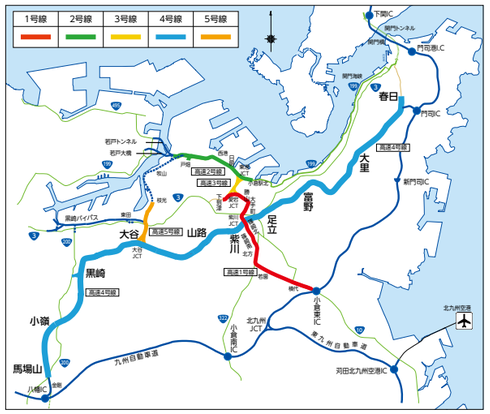


図5-4-6　４号線位置図

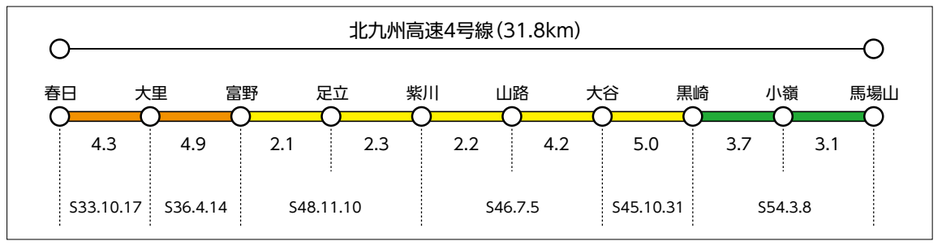


図5-4-7　供用区間延長及び供用年月日

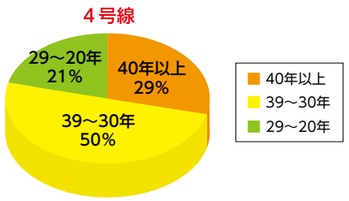


図5-4-8　経過年数割合(平成15年時点)

平成12(2000)年度に４号線全橋を対象とした点検の結果では、４号線の橋梁全径間数の59%を占めているRC構造物について、全径間数の63%がAランク(損傷が著しく、補修する必要がある)と確認された。また、RC構造物の中でもとりわけ中空床版形式においては、全径間数の81%がAランクであった。

公社は、調査点検結果を受け、補修対策の具体的な行動計画を策定するため、学識経験者及び関係団体を含む「北九州高速４号線大規模補修検討委員会」(委員長：松下博通九州大学大学院教授)を設立した。本路線は市内中心部に位置する重要路線であり、今後50年維持管理するという方針のもと、構造物として要求される性能を明確にし、都市高速特有の周辺環境(第３者影響)にも配慮しつつ、４号線の補修・補強対策の考え方について平成16(2004)年2月に委員会報告書が取りまとめられた。

公社は、この報告書を受けて、平成16年3月に４号線全体を対象とした大規模補修を耐震補強を含め助成対象事業として整備計画に組み入れた。事業費は245億円、事業期間は平成15(2003)～平成20年度としたが、財源確保のため償還期間の40年から50年への延長など国に新規制度要求を行うとともに、５号線(戸畑～枝光)の整備計画からの削除などとあわせて整備計画の変更を行った。

（2）大規模補修工事の概要

北九州高速４号線は、延長31.8kmのうち、橋梁59橋(コンクリート橋46橋、鋼橋13橋)、トンネル21本の構造物により構成されている。各工種における工事の内容は以下のとおりである。

① 鋼橋

伸縮継手装置の撤去･設置、塗装の塗り替え、床版防水

② コンクリート橋(RC中空床版橋、RC連続ボックスカルバート、PC中空床版橋)

張り出し床版部の炭素繊維シートによる補強

③ トンネル

裏込め注入工(可塑状固結系エアモルタル)

覆工補強工(漏水無しの箇所：炭素繊維接着工法、漏水有りの箇所：鋼板接着工法)

漏水対策工(樋型線導水工、内装板の取替)

④ 上部工耐震対策

桁の連続(ノージョイント)化、落橋防止装置、変位制限装置

⑤ その他

中央分離帯の改良、遮音壁の改良

本路線は、北九州高速において最大の交通量(紫川～黒崎間は65,000台/日)を有する最重要路線で、工事中における交通規制が与える市内交通への影響評価から、通行止めは許されず片側１車線の通行帯確保及び、工事渋滞も極力回避するという条件下での施工となった。

本工事は平成16年3月に着手し、平成21年3月に完了した。

（3）事業効果

本事業により、得られた効果は以下のとおりである。

① 構造物の長寿命化、耐震性能の向上

損傷箇所などの補修・補強や耐震対策を実施することで、橋梁やトンネルなど構造物の長寿命化が図られた。

② 安全性の向上

防護柵の改良や排水性舗装を実施することで、走行安全性の向上、２次被害の防止や重大事故の抑制が図られた。

③ 環境面の向上

桁の連続(ノージョイント)化や排水性舗装を実施することで、自動車の走行による騒音や振動の低減効果が図られた。

3 北九州高速１～３号線の大規模修繕

（1）大規模修繕の必要性

北九州高速は１～３号線でもほとんどの区間で供用から30年以上経過してきており（図5-4-9）、疲労損傷の増加が顕在化している。

平成５（1993）年には、車両制限令改正によって車両総重量の最高限度が20ｔから25ｔに引き上げられており、特に設計荷重TL－20で造られた橋梁区間では疲労損傷発生が顕著となっている。また、コンクリート部材及び鋼部材は、雨水などの劣化因子の浸入や凍結防止剤の散布などによる塩害の影響を受け劣化・損傷が顕在化してきている（図5-4-10、11）。

限られた予算の中で優先順位を付けながら、緊急性の高い修繕対策を優先的に実施しているものの、１～３号線の要補修箇所数は、平成26（2014）年度から令和２年度にかけて約7.5倍に急増しており（図5-4-12）、今後さらに損傷が進行すれば今まで以上に財政を圧迫し、適切なサービス水準の確保に限界がくることが懸念される。

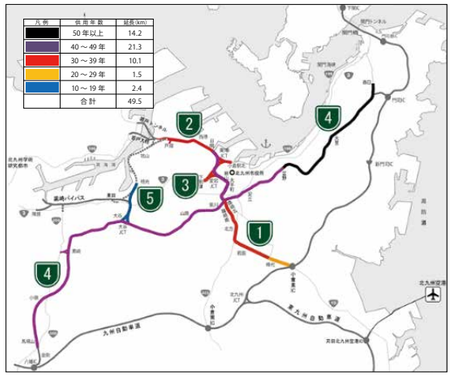


図5-4-9　北九州高速の経過年数（令和３年時点）

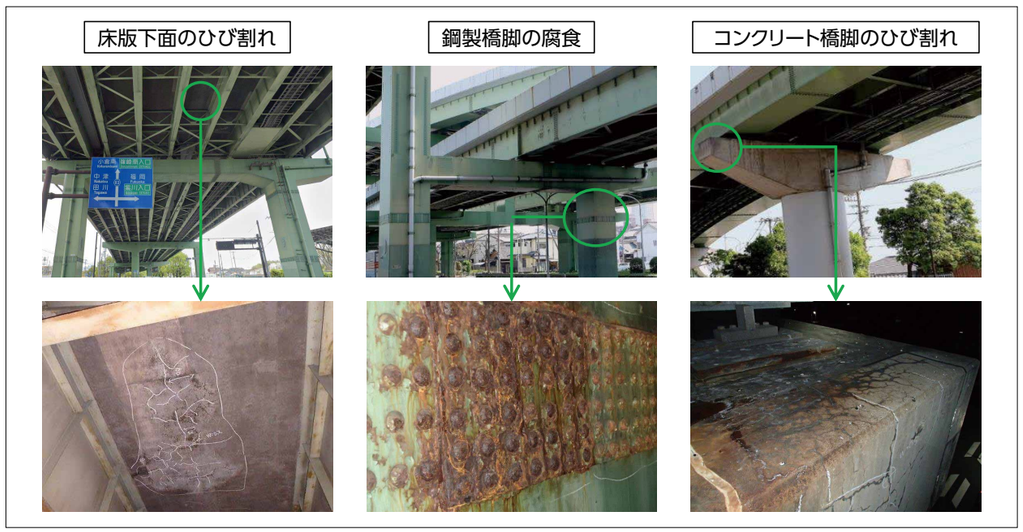


図5-4-10　損傷状況

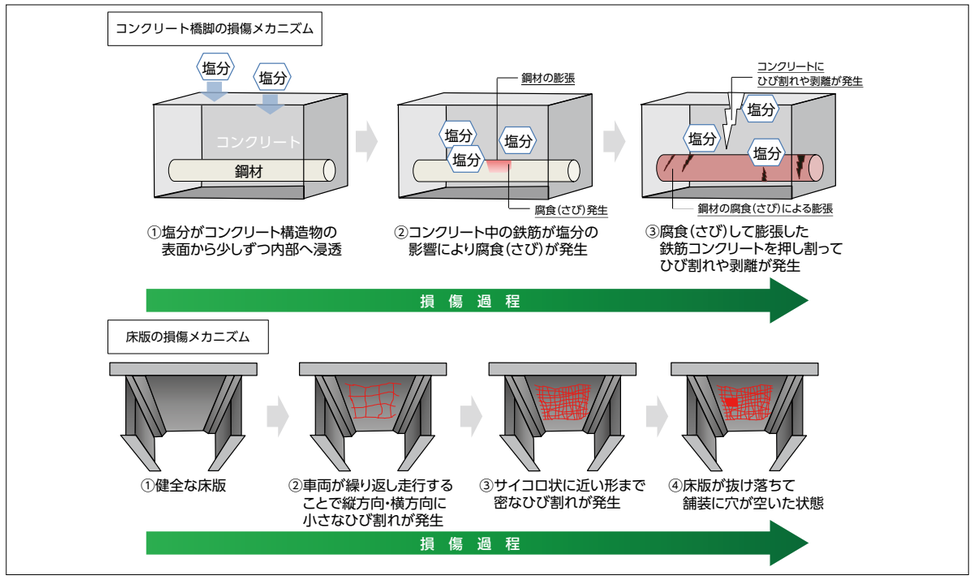


図5-4-11　損傷メカニズムの一例

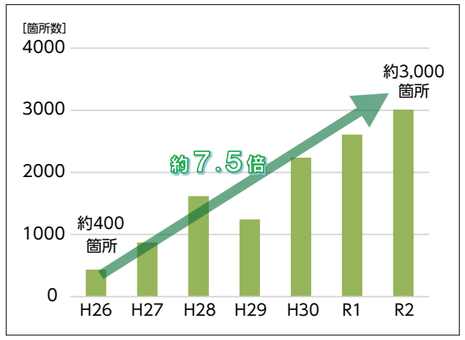


図5-4-12　要補修箇所数の推移（1～3号線）

このため、公社は北九州高速のより計画的な維持管理業務の実行に繋げるための基本計画を策定することを目的に、平成30（2018）年度に「北九州高速道路の大規模修繕に関する技術検討委員会」（表5-4-2）を設置して検討を行い、平成31（2019）年３月14日、委員会より以下の提言が示された。

- ◆ 将来にわたって構造物の耐久性や健全性を確保するためには、大規模修繕事業が必要と判断される
- ◆ 大規模修繕事業の実施にあたっては、路線の特徴や構造物の損傷状況を踏まえ、適切な時期に最適な工法を選択し、維持管理コストの縮減を図ること
- ◆ 大規模修繕事業と併せて耐震補強事業に取り組み、仮設足場の共用などによって効率的で経済的な事業推進を図ること

表5-4-2　委員会委員

委　員　長	松田 泰治（九州大学 大学院教授）
副 委 員 長	山口 栄輝（九州工業大学 大学院教授）
副 委 員 長	添田 政司（福岡大学 大学院教授）
委　　員	福岡北九州高速道路公社　企画部 常任調査役
委　　員	福岡北九州高速道路公社　北九州事務所長
オブザーバー	福岡県 道路建設課 企画監
オブザーバー	北九州市 建築都市局 計画部長
事　務　局	企画部保全管理課

提言を踏まえて、公社はこれまで大規模補修を実施していない１～３号線について大規模修繕の早期着手を目指し、関係機関と協議を進めた。大規模修繕の実施にあたっては、道路施設の大規模更新とあわせて398億円の事業費が必要であり、財源の確保が大きな課題であった。令和２年度に新規制度として地方道路公社の償還期間の上限が40年から60年に延長されたことを受け、令和４(2022)年３月の料金認可で損失補てん引当金の一部取り崩しとともに、北九州高速の償還期間について50年から60年への延長が認められ、令和４年度に大規模修繕に着手することとなった。

なお、４号線や５号線も、利用状況などにより損傷が進行する恐れがあるため、引き続き、メンテナンスサイクルを実施し、適切に補修などの対応を実施していく。

（２）大規模修繕事業の計画

１～３号線の大規模修繕事業(図5-4-13)は、令和４年度から令和13年度までの10年間の計画である。事業は、対象区間の供用年数、損傷の程度、断面交通量、劣化進行速度を踏まえ、区間ごとに優先順位をつけて実施していく。

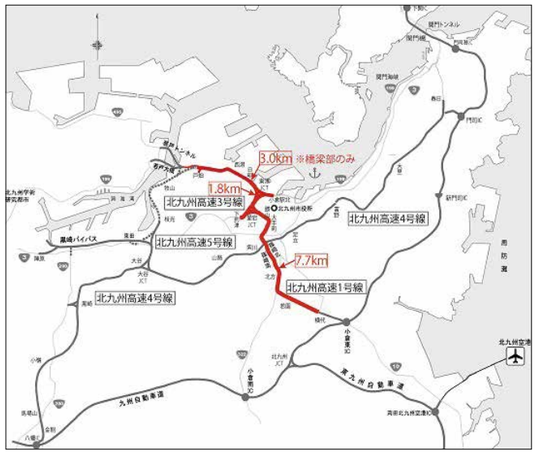


図5-4-13　大規模修繕の計画区間

（３）大規模修繕工事の概要

大規模修繕工事の概要は以下のとおりである。主な対策メニューを図5-4-14に示す。

① 上部工

特に旧設計基準(設計荷重TL-20)で設計された橋梁区間は、大型車の繰り返し荷重による床版の疲労と推察されるひび割れなどが顕在化している。対策例として、疲労損傷と車両大型化対応を合わせた床版下面の炭素繊維シートによる補強や、床版上面からの雨水浸入防止対策として床版防水及び舗装打ち替えを実施する。

② 下部工

伸縮継手からの漏水と塩分(凍結防止剤)の供給に起因した桁端部や橋脚の損傷が発生している。対策例として、橋脚への劣化因子の抑制を図るため、鋼製橋脚の塗装塗り替え及びコンクリート橋脚の表面保護(鉄筋を腐食させる水・塩分などの遮断)と併せて、止水機能が低下している伸縮装置の取り替えを実施する。

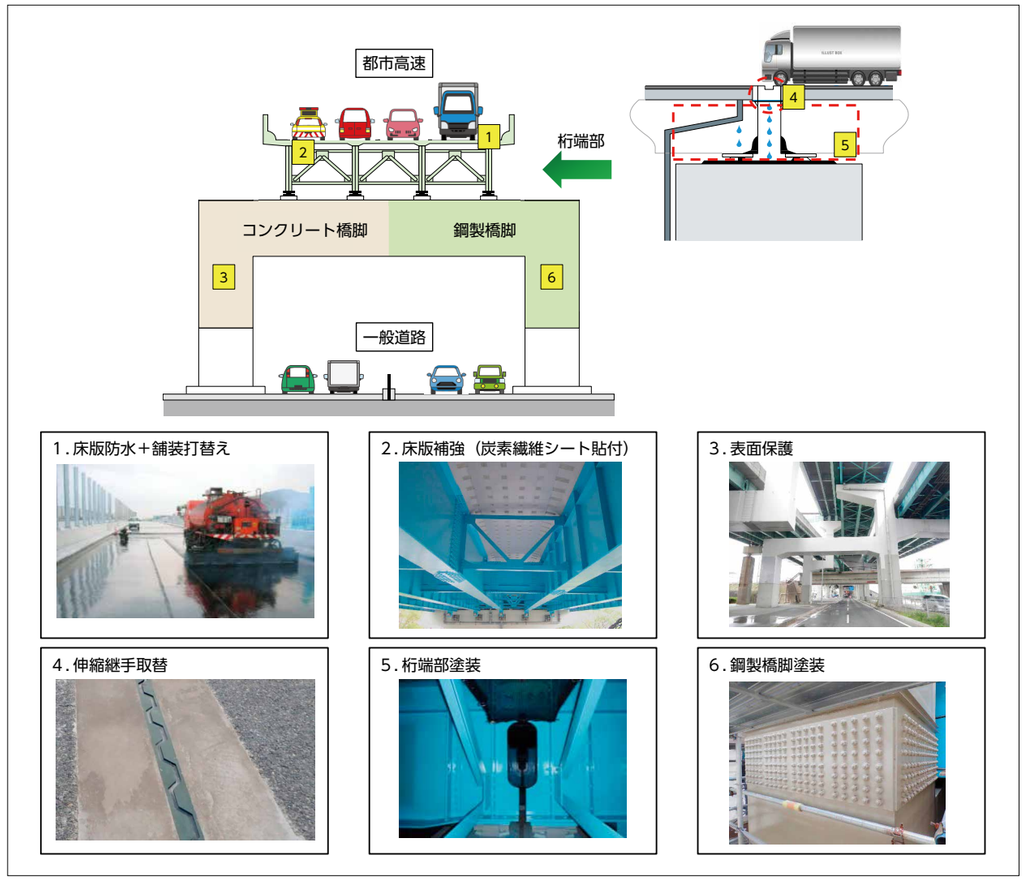


図5-4-14　大規模修繕の対策メニュー

第５節　道路施設の維持管理

1 道路施設の維持管理

道路施設は、道路構造物に付随して安全、円滑な道路交通サービスを提供するとともに、通行車両への情報提供や料金収受などの機能を確保するために必要な施設である。これら施設への電力の安定供給を担う施設も含まれる。各施設が機能停止となれば道路利用者の安全、防災面などに影響を及ぼすため、その機能を継続的に維持することが求められる。

道路施設の維持管理にあたっては、施設ごとにその運用状態を把握、分析・管理し、保守点検、改善対策などを的確に行うことが重要であり、これにより、円滑な運用、信頼性の向上や長寿命化を図る必要がある。

維持管理における留意点として、設備の稼働当初は初期故障期(※１)と呼ばれ比較的高い故障の発生率(故障率)となるが、その後安定し故障率が低い偶発故障期(※２)となり、長期にわたる使用により摩耗故障期(※３)を迎え故障率が増加してくる。この傾向を念頭に置き維持管理を行うことが重要である。

※１　初期故障期
　設備稼働当初は、設計・製作上の誤りや認識不十分などによるハード、ソフトウェアのバグや部品の初期不良による故障が多い。

※２　偶発故障期
　散発的な故障が発生するが、故障率は低い状態で安定する。

※３　摩耗故障期
　摩耗や疲労などによる故障が発生し、故障率が時間とともに増加していく。

また、道路施設は設置から一定年数が経過すると、老朽化(劣化)や生産中止により部品供給、故障修理が困難な状況になるとともに、近年の技術革新によるシステムなどの陳腐化という状況に直面する。このような状況下において適切な設備更新を実施するため、設備の劣化状況を的確に把握しつつ、ライフサイクルコストの観点から、設備更新の検討を行うことが重要である。

2 道路施設の概要

公社が維持管理している道路施設は、大きく電気施設、交通管制施設、料金機械施設、料金所等施設がある。主な施設の概要は以下のとおりである。それぞれの施設の一覧を表5-5-1～3に示す。

(１) 電気施設

① 受変電設備

高速道路に設置している道路施設に電力の安定供給を行う設備である(写真5-5-1)。

設置年数が40年以上経過した変電塔の更新とあわせて統廃合を検討している。また、受電所と変電塔を繋ぐ高圧ケーブルも設置から30年以上経過しており、更新を進めている。

写真5-5-1　受変電設備

② 道路照明設備

夜間などの視線誘導や視認性向上により、道路利用者の安全に寄与する設備である(写真5-5-2)。

省エネを目的に、平成22年(2010)年度より道路照明などの新設及び更新時にLEDの導入を進めている。令和３(2021)年４月１日現在、LED化率は、福岡高速で15.7％、北九州高速で10.7％、全体で13.9％であり、今後もLED化を推進していく。

写真5-5-2　道路照明設備

表5-5-1　電気施設一覧

項　目		単　位	福岡高速	北九州高速	合計
受変電設備※①	受電所	箇所	3	21	24
	変電塔	箇所	41	17	58
自家発電設備		箇所	7	19	26
道路照明設備※②	ポール照明	灯	3,620	2,041	5,661
	高架下照明	灯	757	142	899
	高欄照明	灯	3,603	0	3,603
ボックスカルバート照明設備		灯	32	86	118
トンネル照明設備		灯	852	2,737	3,589
橋脚照明設備		灯	26	0	26
ライトアップ設備		灯	18	0	18
航空障害灯設備		灯	7	0	7
航路標識灯設備		灯	5	0	5
道路標識灯設備	大型内照式	面	217	107	324
	小型内照式	面	600	187	787
	外照式	灯	246	329	575
黄色点滅灯設備		基	92	70	162
非常階段照明設備		灯	498	14	512
非常口(階段)照明設備		箇所	31	1	32

（2）交通管制施設

① 交通管制中央設備

交通管制システムの運転、監視、制御を司る中央システムであり、通常時、交通障害時、災害時なども情報収集・提供を行う24時間常時稼働のシステムである(写真5-5-3)。

福岡管制システムと北九州管制システムの２拠点でそれぞれ独立した管制システムを構築しているが、福岡高速と北九州高速の路線間の自営光通信ネットワークが整備されておらず、両拠点における情報の共有やバックアップ機能などは有していない。今後、通信方式などの技術革新の動向を見ながら、信頼性、拡張性、コスト面などを踏まえた検討をする必要がある。

設備の半数以上が設計寿命の超過により老朽化するとともに、近年の技術の進歩による電子部品の世代交代が早く、生産中止部品に関しては代替品の確保を行っているものの、システムの陳腐化が進んでおり、施設の早急な更新が必要である。

写真5-5-3　交通管制中央設備

② 道路情報板設備

雨による路面湿潤などの道路状況、事故や渋滞などの交通状況、特定地点までの所要時間などの道路交通情報を提供する設備である(写真5-5-4)。道路情報板は、入口や本線上の他に、高速道路利用前の道路交通情報提供のため、街路上にも設置されている。

福岡高速では、高速道路の延伸による経路情報の複雑化、交通量の増大による渋滞など交通情報の多様化に対応するとともに、リアルタイムに変化する交通情報の視認性及び判読性の向上を目的に、10文字１段の電光式道路情報板から６文字２段のLED式道路情報板(７色、絵文字)への更新を進めている。

北九州高速では設置から30年近く経過し、表示用電球の生産中止により維持管理が困難な状況となっており、更新が必要である。

写真5-5-4　道路情報板設備

③ 監視用カメラ設備

本線に約１km間隔で設置しており、高速道路上の事故、路上落下物、渋滞などを常時監視する交通管制及び道路管理の要となる設備である(写真5-5-5)。カメラ映像は、警察や国土交通省などと共有されている。

現在、初動対応や情報提供の迅速化のため画像処理技術を活用した落下物などの自動検出機能の導入の検討を行っている。

北九州高速では設置から20年以上が経過し視認性が悪い地点があるため、アナログカメラからネットワークカメラへの更新が必要である。

写真5-5-5　監視用カメラ設備

④ 車両感知設備

超音波の照射により交通量や車両速度を計測する設備であり(写真5-5-6)、特定地点までの所要時間の算出による渋滞情報の提供や道路計画にも役立てられている。

車両通行帯の上から超音波を照射するオーバーハング方式は維持管理にあたり交通規制が生じるため、JCT部や出口部などでは車両通行帯の横から照射するサイドファイヤー方式に更新し、維持管理の効率化に努めている。

現在、監視カメラを活用した画像処理技術による通行台数検知などの新技術導入の検討も行っている。

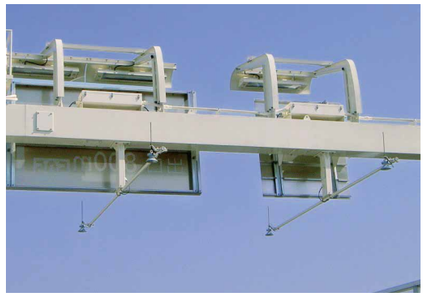


写真5-5-6　車両感知設備

⑤ 非常電話設備

事故や故障などの非常時に、道路利用者から交通管制室に緊急連絡するための設備である(写真5-5-7)。

高速道路は閉鎖された区間であり、事故などの場合の通報は速やかに行う必要がある。そのため、本線上に500m(トンネル部は100m)間隔で設置しており、非常電話の受話器を上げるだけで交通管制室で受診できるようになっている。携帯電話が普及している現在、設置当初に比べると受信回数は減っているものの年間約200回の受信がある。

写真5-5-7　非常電話設備

⑥ VICS設備

路側に設置したアンテナ(2.4GHz電波ビーコン)から車に搭載しているカーナビゲーションに事故渋滞情報などを送信する設備である(写真5-5-8)。平成11(1999)年４月から運用を開始したが、令和４(2022)年３月31日に2.4GHz電波ビーコンでの情報提供が停止されたことに伴いサービスも停止した。今後はETC2.0(ITSスポット)による情報提供サービスの導入を検討している。

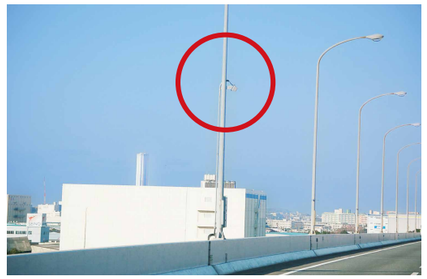


写真5-5-8　VICS設備

⑦ 逆走感知システム設備

高速道路の出口から歩行者や自転車の誤進入あるいは逆走車の進入があった場合に、赤外線センサで異常を検知し警報信号が交通管制室に入るとともに、誤進入者(車)に対して拡声装置、赤色回転灯や表示板が自動連動し警告する設備である(写真5-5-9)。

平成17(2005)年から逆走防止対策として３カ所の出口に整備されている。赤外線カメラの

写真5-5-9　逆走感知システム設備

画像処理による検知システムなどの導入も検討している。

⑧ 気象観測設備

風向、風速、気温、雨量、路面温度などの気象情報を収集する設備である(写真5-5-10)。収集した気象情報は、お客様への注意喚起、通行止めの判断、気象予測並びに冬季における雪氷対策の判断などに使用されている。気象の影響を受けやすい場所に設置し、豪雨、強風、路面凍結などへの迅速かつ適切な対応ができるよう整備を進めている。

写真5-5-10　気象観測設備

表5-5-2　交通管制施設一覧

項　目		単　位	福岡高速	北九州高速	合計
交通管制中央設備 ※①		箇所	1	1	2
道路情報板設備 ※②	街路案内	面	18	3	21
	高速本線上	面	31	53	84
	入路部	面	50	56	106
監視用カメラ設備 ※③		箇所	95	87	182
通信棟設備		箇所	25	10	35
車両感知設備 ※④	本線部	箇所	262	155	417
	料金所	箇所	37	29	66
非常電話設備 ※⑤		台	226	197	423
VICS設備 ※⑥		箇所	42	26	68
逆走感知システム設備 ※⑦		箇所	2	1	3
入口３可変規制標識設備		箇所	39	22	61
交通信号設備		箇所	8	1	9
ラジオ再放送設備		箇所	1	2	3
可変式速度規制標識設備		箇所	62	11	73
速度警告装置設備		箇所	6	0	6
地震計設備		箇所	7	3	10
気象観測設備 ※⑧		箇所	13	7	20
渋滞表示設備		箇所	5	0	5

(３) 料金機械施設及び料金所等施設

① ETC設備

料金所に設置されたETCレーンの路側アンテナと車載器間の無線通信により、車両を停止することなく通行料金を徴収する設備である(写真5-5-11)。

福岡高速では平成18(2006)年から、北九州高速では平成20(2008)年から運用を開始している。令和３年度末現在、福岡高速では38料金所、北九州高速では27料金所にETCを設置している(合併料金所を含む)。ETCカードのデータを処理する中央処理装置は福岡事務所に設置し、福岡高速・北九州高速のETCデータを一括して管理している。

現在、福岡高速ではETC設備の更新とあわせて、レーンの複数化についても検討を行っている。北九州高速も今後施設の更新が必要である。

写真5-5-11　ETC設備

② 料金機械設備

料金所において料金の現金収受を行うための設備であり(写真5-5-12)、料金所ブース内に設置される料金処理機を主体とし、これに接続される車両台数計測装置、ICカードリーダー装置などで構成される。

写真5-5-12　料金機械設備

③ 料金所施設

収受員が料金徴収を行うための施設であり(写真5-5-13)、料金徴収室単独または料金徴収室に生活室・機械室を組み合わせたものである。

また、収受員の労働衛生の環境を維持するために照明設備、空調設備、給排水設備などを備えている。

写真5-5-13　料金所施設

④ 雪氷施設

冬季、路面凍結又はその恐れのある場合に、散布車などで散布する凍結防止剤を貯蔵している(写真5-5-14)。

写真5-5-14　雪氷施設

⑤ トンネル防災設備

トンネル内の閉鎖された空間で車両火災や事故などが発生した場合に必要な設備であり、消火栓、排煙設備のほか、異常発生を交通管制に伝える押しボタン式通報装置、非常電話、通行車両に発生情報を提供する非常警報装置、トンネル情報板(写真5-5-15)などがある。

トンネル非常用施設の設置については、延長及び交通量に応じて５段階の等級基準が国土交通省により定められている。福岡高速の福大トンネルはB等級、北九州高速はトンネルによりA ～ D等級があり、それぞれに対応した設備を設置している。

写真5-5-15　トンネル情報板

表5-5-3　料金機械施設及び料金所等施設一覧

項　目		単　位	福岡高速	北九州高速	合計
ETC設備 ※①	入口	レーン	36	27	63
	出口	箇所	1	27	28
料金機械設備 ※②		レーン	73	56	129
料金所施設 ※③		箇所	35	26	61
雪氷施設 ※④		箇所	4	6	10
トンネル防災設備(非常警報装置) ※⑤		箇所	2	14	16
アンダーパス用ポンプ設備		箇所	3	0	3

3　道路施設の保守点検

道路施設の機能を維持するため、保守点検や緊急対応を行っている。電力設備や交通管制施設、ETC設備など障害発生時に特に迅速な対応が要求されるものは、24時間体制で機器の状態監視を行っている。主な道路施設の保守点検の概要を以下に示す。

(1) 電気施設保守点検

① 監視操作業務

電力設備の運用状態を24時間監視・操作し、各設備の異常の早期発見及び復旧を行う。

② 受変電設備点検

電気事故による他需要家への波及事故や漏電による火災・感電事故を未然に防止するため、点検や清掃を実施し、異常の早期発見及び復旧を行う。

③ 道路照明・標識設備点検

道路照明や標識の機能を維持できるよう、点検や清掃を実施し、異常の早期発見及び復旧を行う。

(2) 交通管制施設保守点検

① 監視業務

交通管制施設の運用状態を24時間監視し、異常の早期発見及び復旧を行う。

② 交通管制中央設備等点検

交通管制の中央設備や、事象データ(交通量データ、気象観測データ、監視カメラ映像データなど)を収集・提供する装置などの点検や清掃を実施し、異常の早期発見及び復旧を行う。

③ 情報板設備点検

本線や入口に設置している情報板の点検や清掃を実施し、異常の早期発見及び復旧を行う。

④ 車両感知設備点検

本線や入口に設置している超音波感知ヘッドなどの点検や清掃を実施し、異常の早期発見及び復旧を行う。

(3) 料金機械施設及び料金所等施設保守点検

① 監視業務

ETC設備の運用状態を24時間監視し、異常の早期発見及び復旧を行う。

② ETC設備点検

料金所に設置しているETC設備の点検や清掃を実施し、異常の早期発見及び復旧を行う。

③ 料金機械設備点検

現金収受を行うための料金処理機などの点検や清掃を実施し、異常の早期発見及び復旧を行う。

④ 料金所施設点検

料金所の電気設備や空調設備、給排水設備の点検や清掃を実施し、異常の早期発見及び復旧を行う。

⑤ 雪氷施設点検

冬季に路面凍結防止剤を撒くための設備を点検・清掃し、散布が必要な時に備える。

4 道路施設の更新

道路施設は、供用延長の増加に従い増加しており、福岡高速で約13,000点、北九州高速で約8,000点、全体で約21,000点保有している。特にETCや交通管制施設は既存施設の約８割がおおむね平成10(1998)年から平成20年までの約10年間に集中して整備されてきたが、これらを構成する電気・通信機器は、土木構造物と違い設計寿命が10年から20年ぐらいと短い。

福岡・北九州高速ともETCは最初の設置から10年以上を経過し、福岡高速では機器故障によるETCレーン閉鎖が年間55件発生している。ETCの機器故障が発生すると、障害対応員が現地に駆け付け復旧させるまでに約50分を要し、特に交通量の多い料金所では一般道にまで渋滞が波及する場合があるなどの弊害が発生している。

交通管制施設は、製作メーカーの事業撤退や部品の生産中止などによって部品の確保が困難となってきており、一部の部品では在庫が枯渇して修理不可能な機器も存在する。特に北九州高速の中央装置システムは原則２系統(現用と予備)構成であるが、１系統が故障しており、システムの信頼性に大きな課題を抱えている。また、一部の車両感知センサーでは検知精度が低下してきている。

受変電設備は、北九州高速４号線の受変電設備及び福岡高速２号線、北九州高速１～３号線の変電塔において、設置から30年以上経過したものが複数ある。特に北九州高速は40年以上経過して設計寿命を超過しているものもあり、故障する頻度も多くなっている。

これらの道路施設の更新時期が遅延すると機器が故障しても修理できず、長期間の停止に至る可能性もありお客様サービスに重大な影響を及ぼす。このため、適切に道路施設の更新を実施し、その機能を維持・向上していく必要がある。

福岡高速では令和３年度からETC設備の更新工事に着手した。また、交通管制施設も平成27(2015)年度から監視カメラや情報板の更新工事を順次実施しており、今後も引き続き実施するとともに交通管制中央装置などの更新工事も計画している。

また、北九州高速は、コスト縮減の観点から保守点検頻度などの見直しをしつつ、道路施設を運用している状況であるが、令和４年度から道路構造物の大規模修繕工事とあわせて道路施設の大規模更新工事を実施することとした。ETCや交通管制施設、受変電設備は早急に更新工事に着手する予定である。

なお、道路施設の更新は遅滞なく着実に実施する必要があるが、更新工事は新設工事と違い、既存施設の運営に重大な影響を及ぼさないように新施設への切り替えをしていかなければならない。切り替えに伴う使用停止時間は可能な限り短くすることが求められ、工事の難易度が格段に上がる。このため、新旧施設の切り替え方法や運営に及ぼすリスクの洗い出しなど、切り替えステップの入念な検討を行いながら実施する必要がある。

また、施設の更新にあたっては、維持管理コスト縮減を図るため、仮想化の新技術による各種中央装置の集約や、通信機器のデジタル化による効率的な自社ネットワーク網の構築なども検討していくこととしている。

交通管理用無線がアナログからデジタルへ移行

白水 敬治　コラム column

交通管理用無線は、交通管制室と高速上を走行する巡回車との連絡手段として使用しており、アナログ無線基地局13カ所(福岡高速2カ所、北九州高速11カ所)を配置していました。しかし、電波法関連法令である無線設備規則(昭和25((1950))年電波監理委員会規則第18号)の改正により、令和４(2022)年12月以降はアナログ無線が使用できないこととなりました。

このため、デジタル無線設備への更新について検討しましたが、自社で整備した場合費用が高額になることが判明し、一般財団法人移動無線センター(以下「無線センター」)がサービス提供しているMCA無線による運用について検討しました。MCA無線とは、Multi-Channel Accessradio systemの略称で、複数の通信チャンネルを多数の利用者が共用することで、電波の有効利用と利便性を実現した業務用デジタル無線システムです。導入費と月々使用料を必要としますが、無線システムを自社で構築した場合の更新費や点検費と比較すると格段にコスト縮減ができます。また、無線機には、携帯回線(4G)を利用したIP無線も使用可能で、MCA無線で受信感度のレベルが低い場合には自動的にIP無線に切り替わり補完することもできるという利点があります。

実際の導入にあたり、災害時でも対応可能なシステムなのか、その程度を確認する必要があるため、福岡県の山頂部にある無線センターの無線基地局を視察しました。その無線基地局は、耐震・雷対策が施された建屋にあり、各種無線装置の冗長化、非常用電源設備の完備、及び遠隔での24時間機器の監視などのBCP対策を確認することができました。また、実際に都市高速全線で受信感度のレベルが低い場所がないかも確認しました。トンネル内を除いてほぼ全て受信良好で、以前のアナログ無線機よりも通話の感度レベルが明瞭であるなどメリットが多いことが確認できました。トンネル内では従前のアナログ無線機同様に受信できない状況でしたが、IP無線で受信できることが確認できました。

このような事前調査を経てMCA無線を導入することを決定し、平成30(2018)年８月から整備を行いました。令和元(2019)年９月１日に北九州高速でMCA無線の運用を開始し、福岡高速は令和２(2020)年９月９日に運用を開始しました。

MCA無線機

第６節　新技術の活用と相互協力

1 新技術の活用

公社は都市内の交通混雑の緩和を目的に都市高速道路の新設を進めてきたが、管理延長の約６割が供用から30年を超え、本格的な維持管理時代を迎えている。公社では都市高速道路の建設・維持管理において新たな技術を積極的に活用し、事業の進捗及びコスト縮減を図ることを目的に、平成16(2004)年度に「新技術、新工法、新材料検討委員会」を設置した。従来は企業から提案された新技術、新工法、新材料などの中から個別に新技術などの検討を行っていたが、同委員会での審査を経て採用することとした。これにより、道路の新設及び維持管理などに有効なコンクリート表面保護材料、舗装材料などの新技術活用によるコスト縮減や品質向上を図ってきた。

さらに、新たな新技術活用促進制度を令和２(2020)年２月１日から導入した。新たな制度では、企業からの提案を待つ「一般」区分に加え、公社が技術テーマを設定し募集する「特定」区分を追加した。「一般」とは、企業が開発した新技術を広く募集するのに対し、「特定」とは、公社で懸案となっている技術的課題に関するテーマを設定し、企業から提案を求めるものとした。また、新たに公社データベースを構築するとともに、新たな「新技術検討委員会」での審査を経た新技術を登録し、工事の設計段階において比較検討技術として取扱い、積極的かつ継続的に新技術を活用していくこととした(図5-6-1)。

新たな制度に基づく新技術は、令和３(2021)年８月５日、公社データベースに２件初登録され、令和４(2022)年３月末時点で５件が登録されている(表5-6-1)。

公社では令和３年に新たに福岡高速３号線(空港線)延伸事業に着手するとともに、今後とも構造物の経年劣化に対する老朽化対策などを進めていく必要があり、本制度により新技術を積極的に活用することで、引き続き安全・安心・円滑な質の高い都市高速道路サービスの提供に努めていく。

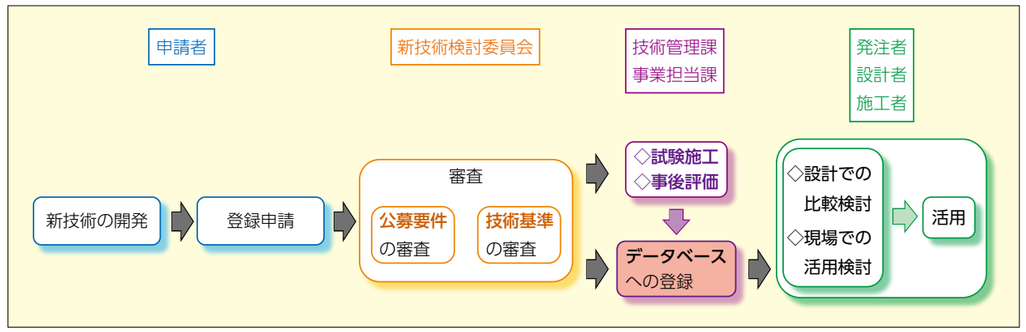


図5-6-1　新技術の活用までの流れ

表5-6-1　登録された新技術　※令和4年3月末時点

登 録 No.	記述名称	区 分	登録日
1	固形油脂系含浸被覆複合型表面保護材料「ピオミラクリンZ」	一般	令和３年 ８月５日
2	固形油脂系含浸型表面保護材料「ピオバリアー」	一般	令和３年 ８月５日
3	クイックデッキ	一般	令和３年12月１日
4	フル・ファンクション・ペーブ(FFP)	一般	令和３年12月１日
5	パワーマルチ工法	一般	令和４年３月30日

2 高速道路会社との相互協力

都市高速道路の維持管理における技術開発、人事交流など、技術力の向上を図り、運営する高速道路の管理水準を向上させることを目的として、公社は高速道路会社と協定を締結している。

平成23(2011)年10月25日、阪神高速道路㈱との間で「高速道路の管理運営における技術開発等に係る相互協力に関する基本協定」を締結した(写真5-6-1)。また、平成30(2018)年６月22日、首都高速道路㈱との間で「高速道路の維持管理などに係る相互協力に関する基本協定」を締結した(写真5-6-2)。

協定に基づき、維持管理上の課題や新技術の導入などについて、年度ごとに各高速道路会社と情報・意見交換する機会を設けている。新型コロナウイルス感染症の影響下においても、TV会議での開催など、可能なツールで継続的な活動を行っている。

高速道路会社は、民営化後、知的財産の関係などで技術情報の核心の入手は困難であったが、本協定を締結することで、従来よりもさらなる情報の共有が可能となった。また、課題解決に向けた技術情報の共有による業務の効率化や、公社職員の技術力向上にも大きく寄与している。

写真5-6-1　阪神高速道路株式会社との協定締結式(平成23年10月25日)

写真5-6-2　首都高速道路株式会社との協定締結式(平成30年６月22日)

管理の沿革　第6章

第１節　料金の概要と沿革

1. 都市高速道路の料金制度 ―― 168
2. 福岡高速の料金認可の沿革 ―― 170
3. 北九州高速の料金認可の沿革 ―― 173
4. 料金社会実験 ―― 177

第２節　交通管理管制業務 ―― 179

〈コラム〉
- ●天皇皇后両陛下の行幸啓と皇太子同妃殿下の行啓 ―― 182
- ●G20財務大臣・中央銀行総裁会議の開催 ―― 183

第３節　営業管理業務 ―― 184

〈コラム〉
- ●福岡高速ETCカード未挿入お知らせアンテナ増設 ―― 190
- ●若戸大橋・若戸トンネル無料化による合併収受終了 ―― 191

第４節　道路管理業務 ―― 192

第１節　料金の概要と沿革

1 都市高速道路の料金制度

（1）都市高速道路の料金制度

福岡高速及び北九州高速は、道路整備特別措置法の規定により、料金を徴収することができる道路として建設されている。

その料金の在り方については、「都市高速道路の料金制度について」（昭和48((1973))年７月道路審議会答申）に示されており、料金は次の２つの考え方に基づき決定される。１つは道路の建設、管理などに要する費用を一定の料金徴収期間内の料金収入でもって償うものであること（償還主義）、もう１つは料金額が他の交通機関の料金、物価水準などと比較して料金負担者の受益の範囲を超えない社会的に公正妥当な水準にあること（公正妥当主義）とされている。

都市高速道路の料金制度の特徴として、整備計画に定める各路線が自動車交通上密接な関連を有し、１つのネットワークを形成していることから、料金水準に一体性を持たせ、建設時期の違いによって生じる料金水準などの格差を回避することにより、お客様の負担の公平を図る必要があることから、料金プール制を採っている。

また福岡高速及び北九州高速は、それぞれ１つの料金圏による均一料金制を採用しているが、これは大量の交通を効率よく円滑に処理する必要性、出口料金所不要に伴う建設コスト削減、出口料金所設置の場合の渋滞の懸念などからである。

さらに、料金の車種区分は、大量交通の迅速かつ円滑な処理によるお客様サービスの向上を図るため、料金収受手続きを効率的に行う必要性があることから、車種区分を普通車と大型車の２車種とし、その料金比率は、普通車１に対し大型車２としている。

（2）料金認可手続き

指定都市高速道路に係る料金及び料金の徴収期間の認可手続きは、道路整備特別措置法に定められている。

手続きは、公社が国土交通大臣へ認可申請を行い、大臣が認可することとなるが、認可申請を行うにあたり、あらかじめ道路管理者の同意を得ることと定められている。さらに認可を受けた後は、公社は料金と料金徴収期間を福岡県公報と、福岡市公報または北九州市公報に公告を行うこととされている。

なお、上記の道路整備特別措置法上の手続きに加えて、料金の検討にあたっては、学識経験者からなる「福岡北九州高速道路料金調査会」を設置して、料金認可申請時（料金改定時）に必要に応じて、料金に関する基本的事項について調査し、審議している。

（3）料金の割引制度

福岡高速及び北九州高速の料金の割引制度としては、他の都市高速道路と同様にETCに関する割引及び障害者割引を実施している。

① 福岡高速

平成18(2006)年４月から全号線でETCの運用を開始し、ETC期間限定普及促進割引、社会実験による割引などを経て、現在ETC利用者を対象に、曜日時間帯に応じた割引（夜間早朝割引、土曜日割引、日曜日祝日割引）、利用頻度に応じた割引（マイレージ割引、コーポレートカード割引）、路線バス割引などを行っている。

このほか、ETC及び現金利用ともに障害者割引を実施している。

また、令和３(2021)年３月の料金認可で、顧客満足度向上や需要喚起などを目的として、償還に支障がない範囲で期間や対象者を限定した割引が可能になる企画割引の制度を追加した。

② 北九州高速

平成20(2008)年11月から全号線でETCの運用を開始し、福岡高速と同様、曜日時間帯に応じた割引、利用頻度に応じた割引、路線バス割引などETC利用者に対する割引を行っている。

また福岡高速と同様、ETC及び現金利用ともに障害者割引を実施するとともに、令和４(2022)年３月の料金認可で企画割引の制度を追加した。

（4）損失補てん引当金制度

道路事業損失補てん引当金制度は、有料道路の採算性の見通しが将来の交通量などの不確定要素に基づいて行われていることから、将来事情の不可測性（物価・金利及び将来交通量など経済事情の著しい変動など）により生じた料金徴収期間満了時の未償還額を同じ事業主体の道路の料金収入によって積み立てた内部留保金によって補てんする制度である。これにより、同一事業主体において複数の路線を有する場合に、路線相互間で危険負担の分散を図るとともに、同一路線内においても危険負担の年度間の平均化を行い、事業主体の経営安定性を確保しようとするものである。

公社は交通量的に密接関連性を有しない複数の路線を有していることから、上記の趣旨により、昭和55(1980)年10月の供用当初から路線ごとに料金収入（消費税除く）の５％相当額を損失補てん引当金として計上している。具体的には、「損益計算書」上は当該年度繰入額を費用計上するとともに、「貸借対照表」上は累積額を特別法上の引当金などとして負債計上している。

なお、キャッシュフローとしては、借入金返済のため新たな民間資金の借入を必要とし、また有利子負債が残存している状況では、損失補てん引当金相当額を内部留保金化する段階にはなく、その相当額を借入金の返済に充当している。将来、有利子負債の返済が完了した段階から、料金徴収期間満了時までに、損失補てん引当金相当額を内部留保金化することとしている。

損失補てん引当金を活用した事例としては以下のとおりである。

① 福岡高速の損失補てん引当金の一部取り崩し

福岡高速５号線野芥～福重間4.1kmの供用に伴う料金認可に際して、償還期間40年の償還計画を作成するにあたり、損失補てん引当金を平成22(2010)年度の決算で17,310百万円取り崩し、償還準備金へ繰り入れた。

また、福岡高速５号線福重JCT部の供用及び老朽化予防保全対策実施に伴う料金認可に際して、損失補てん引当金を平成24(2012)年度の決算で10,148百万円取り崩し、償還準備金へ繰り入れた。

② 北九州高速の損失補てん引当金の一部取り崩し

平成30(2018)年７月豪雨により、北九州高速において土砂の流出や法面（のり）の崩落などが発生し、10カ所が被災した。この復旧工事に必要な費用を確保するため、損失補てん引当金を平成30年度決算で261百万円、令和元(2019)年度決算で364百万円取り崩し、償還準備金へ繰り入れた。

また、令和４年３月の料金認可では、大規模修繕などを実施するため、料金徴収期間延長（50→60年）とあわせて、令和３年度決算で損失補てん引当金12,000百万円を取り崩し、償還準備金へ繰り入れた。

2 福岡高速の料金認可の沿革

（1）昭和55年10月９日認可

昭和55年10月に最初の供用区間として１号線香椎～東浜間を供用した。料金認可は、未供用区間を含む１号線香椎～天神北間及び２号線千鳥橋JCT～呉服町間の供用を前提に400円（普通車）としつつ、当面の部分供用として暫定料金の200円（普通車）で認可を受けた。

（2）昭和58（1983）年９月29日認可

昭和58年10月に１号線東浜～築港間を供用したが、２号線千鳥橋JCT～呉服町間の供用は昭和61（1986）年４月となり、１号線築港～天神北間の供用はさらに遅れることとなった。認可では、前回認可における１号線香椎～天神北間及び２号線千鳥橋JCT～呉服町間の供用を前提とした料金400円（普通車）は維持しつつ、暫定料金を変更して１号線香椎～築港間350円（普通車）とする形で認可を受けた。なお、１号線築港～天神北間の供用は昭和62（1987）年11月となり、この時点で料金は認可どおり400円（普通車）とした。

（3）昭和63（1988）年10月25日認可

福岡市で開催される「アジア太平洋博覧会（よかトピア）」の開会時期である平成元（1989）年３月を目標に整備を進めていた１号線天神北～西公園間及び千鳥橋JCT（渡り線）が昭和63年10月に、１号線西公園～百道間、２号線呉服町～榎田間及び３号線豊JCT～空港通間が平成元年３月に供用した。

供用による交通量増加が見込まれたが、償還対象事業費も約２倍となり、料金は、１号線天神北～西公園間及び千鳥橋JCT（渡り線）供用時は400円（普通車）に据え置くものの、１号線西公園～百道間、２号線呉服町～榎田間及び３号線豊JCT～空港通間供用時は500円（普通車）に改定する形で認可を受けた。

（4）平成元年９月20日認可

税制改正に伴い平成元年４月から有料道路の通行料金にも新たに消費税３％が導入されることとなった。消費税の転嫁については、各有料道路の管理者間の車種区分、料金額及び実施時期の違いなどからなかなか足並みがそろわず、また福岡高速では名島料金所の渋滞が釣銭処理でさらに拍車をかけるのではとの議論もあった。

転嫁後の通行料金は普通車510円（5円切り捨て）、大型車1,030円となり、回数通行券の販売価格にも転嫁することとなった。料金改定の実施時期は、アジア太平洋博覧会の終了する時期を考慮し、半年遅れの平成元年10月1日からで認可を受けた。

（5）平成５（1993）年３月10日認可

平成５年４月に１号線香椎東～香椎間、平成６（1994）年４月に２号線榎田～月隈間を供用した。

整備計画時にはこれらの供用に伴う料金見通しを550円（普通車）としており、料金改定について関係機関とも協議を重ねたが、北九州高速の料金（普通車360円）との格差がさらに拡大するという理由から改定を見送り、料金は据え置きの510円（普通車）で認可を受けた。

（6）平成９（1997）年５月12日認可

平成９年４月の税制改正に伴い、有料道路の通行料金に適用される消費税が３％から５％に改正された。料金は据え置きの510円（普通車）としたが、回数通行券のみ料金改定を行い認可を受けた。

（7）平成11（1999）年３月９日認可

平成11年３月に２号線月隈～水城・太宰府IC間及び４号線貝塚～粕屋間、さらに平成12（2000）年11月には４号線貝塚JCT（東ルート）を供用した。

整備計画時には平成11年３月の２号線及び４号線供用時の料金見通しを600円（普通車）と見込んでいたが、当初予定の償還対象区間から供用時期が大幅に遅れる１号線百道～福重間を償還対象から除いたことから、関係機関から100円値上げに対する慎重論があり、また景気低迷時に料金改定をすることについても議論となった。公社では、平成10（1998）年７月に有識者など９名からなる「福岡北九州高速道路料金調査会」を設置しており、初めて料金を諮問した。この料金調査会の答申に基づき、料金案を550円（普通車）とした。また料金改定の実施時期を供用から１年後の平成12年３月とした案により、道路管理者の同意を得て国へ申請し認可された。

なお、平成９年に有料道路整備資金貸付要領の償還期間が「30年以内」から「40年以内」に改正されたこともあり、今回の認可で償還期間を、これまでの30年から40年に延長した。

（8）平成13（2001）年９月19日認可

平成13年10月に１号線百道～福重間、平成14（2002）年３月に４号線粕屋～福岡IC間を供用した。

1,736億円の償還対象事業費の追加により、採算性を確保するため、料金調査会から「平成14年3月の粕屋～福岡IC間供用時に600円（普通車）に改定する」意見書答申が出されていたが、その後の福岡県及び福岡市との協議の中で、「前回の改定（平成12年3月）からの間隔に配慮すべき」との強い要請があった。料金は600円（普通車）、料金改定の実施時期は粕屋～福岡IC間供用から１年後の平成15（2003）年５月として、認可された。

（9）平成15年３月10日認可

平成15年５月に５号線月隈JCT～板付間を供用した。前回の料金認可で決定していた料金改定時期と同時期の供用であり、料金は据え置きの600円（普通車）で認可を受けた。

（10）平成16（2004）年６月18日認可

平成16年６月に５号線板付～野多目間を供用した。料金は据え置きの600円（普通車）で認可を受けた。

(11) 平成17(2005)年２月４日認可

九州自動車道との合併料金所において、路線バス回数通行券と同じ割引率となるETC路線バス割引を創設する料金認可手続きを行った。

当時路線バス事業者のほとんどは、日本道路公団のETC別納割引を利用していたが、福岡・北九州両高速にはETC別納割引制度がなく、公社と日本道路公団との合併料金所から両高速に乗り入れる際は一般レーンで別納カードと公社の路線バス回数通行券を収受員に手渡して通行していた。そこで、路線バス回数通行券と同じ割引率となるETC路線バス割引を創設する料金認可を行い、別納カードを使用して通行する路線バスをETCレーンに誘導し、一般レーンの混雑緩和を図ったものである。

ただし、合併料金所以外の単独料金所を利用する際は、まだ両高速ともETCが未整備であるため、これまでとおり回数通行券での利用であった。

この認可においては、回数通行券を利用していた路線バスをETCレーンへ転換させるだけであり、採算性への影響はないため、償還計画の作成は不要であった。

割引の適用は、日本道路公団の別納割引がETCコーポレートカード割引に切り替わる平成17年４月から行った。

(12) 平成18年３月17日認可

平成18年３月に５号線野多目～堤間が供用し、料金は据え置きの600円(普通車)で認可された。

あわせて、平成18年４月からのETC運用開始に伴うETC割引(普及促進割引)及び同年８月からのETC割引(マイレージ割引、コーポレートカード割引、曜日別割引)も認可された。また、回数通行券については平成18年12月31日をもって販売終了、１年後の平成19(2007)年12月31日をもって利用終了することとなった。

さらに、本認可では、国への届出により有料道路の料金に係る社会実験を行うことができる旨の条項を追加した。

(13) 平成19年３月20日認可

前回認可後、平成18年８月からETC車を対象にした夜間早朝割引と、貝塚～福岡IC区間限定の特定区間割引に係る社会実験を届出により実施した。社会実験の結果を受けて、これらの割引の導入が認可された。

(14) 平成20年３月31日認可

平成20年４月に５号線堤～野芥間を供用した。料金は据え置きの600円(普通車)で認可を受けた。

(15) 平成23(2011)年２月15日認可

平成23年２月に５号線野芥～福重間を供用した。料金は据え置きの600円(普通車)で認可を受けたが、平成22年度決算においてこれまで積み立ててきた損失補てん引当金の一部173億円を償還準備金に繰り入れることによって、償還期間40年に収めるという非常に採算性の厳しい認可であった。

(16) 平成24年７月10日認可

平成24年７月に１号線と５号線の接続部である５号線福重JCT部を供用し、環状線が完成した。料金は据え置きの600円(普通車)で認可を受けたが、認可申請前には、約630億円の老朽化・予防保全対策を実施するため、当時原則として40年以内であった償還期間を50年以内に延長する制度要求を行った。認可までには、償還期間の延長によるお客様負担が過大とならないよう関係者間で協議が進められ、公社の自助努力として、営業経費を約35億円削減し、損失補てん引当金を約101億円取り崩すなど、合計136億円のコスト縮減などを行った。あわせて出資団体である福岡県、福岡市が各34億円の合計68億円を債務保証することで、償還期間を46年12カ月とした。

なお、認可申請書の表記を税込料金から税抜料金へ変更し、消費税改正に伴う四捨五入(10円単位)による料金の変更は認可が不要となった。

(17) 平成26(2014)年３月５日認可・届出

平成26年４月の税制改正に伴い、有料道路の通行料金に適用される消費税が５％から８％に改正され、料金は620円(普通車)となった。なお、消費税改正に伴う四捨五入(10円単位)によらない料金の変更は届出により行うことができる条項を加えて認可を受け、一部の割引後の料金について届出を行った。

(18) 令和元年８月21日届出

令和元年10月の税制改正に伴い、有料道路の通行料金に適用される消費税が８％から10％に改正された。料金は630円(普通車)となった。なお、一部の割引後の料金について届出を行った。

(19) 令和３年３月10日認可

令和３年３月に九州地方整備局の港湾整備事業、福岡市の街路整備事業との合併施行により事業を行っていた６号線(アイランドシティ線)を供用した。料金は据え置きの630円(普通車)とした。

また、今回の料金認可で新たに企画割引を追加し、償還に支障のない範囲で、お客様の満足度向上や需要喚起などを目的とした期間や対象を限定した割引施策の実施が可能となった。

3 北九州高速の料金認可の沿革

(1) 昭和55年10月９日認可

昭和55年10月に最初の供用区間として１号線篠崎北～愛宕JCT間、２号線東港JCT～日明間、３号線愛宕JCT～東港JCT間を供用した。料金認可は、未供用区間である１号線若園～篠崎北間の供用を前提に350円(普通車)としつつ、当面の部分供用として暫定料金の150円(普通車)で認可を受けた。

なお、昭和58年10月に１号線若園～篠崎北間を供用し、認可どおり料金は350円(普通車)とした。

（2）昭和61年11月14日認可

昭和61年12月に１号線横代～若園間を供用した。

整備計画時には供用にあわせて料金改定を行う見通しであったが、北九州高速の採算性が厳しい状況となり、有識者で構成する「北九州高速道路採算検討委員会」を昭和61年９月に設置し、経営改善策を審議する状況となった。関係者との協議の結果、料金改定により利用交通量の落ち込みと経営悪化が懸念され、料金は据え置きの350円（普通車）で認可を受けた。

（3）昭和63年12月10日認可

昭和63年12月に１号線愛宕JCT～下到津間を供用した。料金は据え置きの350円（普通車）で認可を受けた。

（4）平成元年８月15日認可

平成元年４月の税制改正に伴い、有料道路の通行料金に消費税３％が導入された。また、平成元年８月に２号線日明～戸畑間が供用し、平成２（1990）年３月には２号線戸畑～若戸間、２号線小倉駅北～東港JCT間も供用した。

消費税の転嫁後の料金は360円（普通車）とし、料金改定の実施時期は平成元年８月の２号線日明～戸畑間の供用時期にあわせるとともに、２号線戸畑～若戸間、２号線小倉駅北～東港JCT間の供用以降も料金を据え置く内容で認可を受けた。供用増に伴う料金改定は再度見送られることとなった。

（5）平成３（1991）年３月７日認可

昭和63年５月の「北九州高速道路採算検討委員会」の提言も踏まえ、経営改善策の一環として平成３年３月に日本道路公団から北九州道路及び北九州直方道路を買い取り、北九州高速４号線として一体化して管理を行うことになった。公社は買取費用などで約900億円を投じており、料金は450円（普通車）とするのが採算検討上妥当な金額と試算していた。しかしながら、北九州道路・北九州直方道路は150円～ 360円の区間料金制であり、その利用者の８割が360円未満の短区間利用者だったことから、実質的な料金値上げに対するお客様からの強い反発が予想された。このため、料金は360円（普通車）で据え置くとともに、料金の激変緩和措置として４号線のみの利用者については約２年間の暫定期間を設け、150円～ 360円（普通車）の区間料金制とする認可を受けた。

暫定期間経過後の平成５年４月からは４号線も含めて全線均一料金360円（普通車）となった。

（6）平成７（1995）年９月８日認可

平成７年９月末に４号線紫川～大谷間の八幡東区山路地区に出入口が新設され利便性の向上が図られた機会に450円（普通車）とする料金改定の認可を受け、平成７年10月１日から実施した。料金認可申請にあたり公社及び設立団体で経営改善に係る取り組みが確認された。

この料金改定は、経営改善策としての色合いが強く、供用延伸を伴わなかったことから、認可手続き段階において、利用者団体などから反対の声があがり、福岡県、北九州市及び公社の３者における利用者団体を対象とした地元説明会を北九州市内で10数回実施する事態となった。

本料金改定に伴い回数通行券の販売価格も変更となったが、料金の激変緩和措置及び料金所での差額支払いによる渋滞緩和策として、改定前の旧額面の回数通行券を改定後６カ月間に限り差額支払いなしで利用できる暫定措置をとった。

（7）平成９年５月12日認可

平成９年４月の税制改正に伴い、有料道路の通行料金に適用される消費税が３％から５％に改正された。料金は据え置きの450円（普通車）としたが、回数通行券のみ料金改定を行い認可を受けた。

（8）平成12年６月22日認可

平成12年７月に１号線長野～横代間を供用するとともに、平成12年10月に紫川JCT改良工事が完成した。また、平成13年７月に５号線枝光～大谷間を供用した。

料金改定については整備計画時に550円（普通車）が妥当と試算されたが、関係機関の強い要請とともに、料金調査会において慎重な審議がなされた結果、交通量推計や将来金利の予測に対するリスク管理が必要ながら、料金は500円が妥当との答申がなされた。また、料金改定の時期は１号線長野～横代間の供用時ではなく、さらに渋滞緩和などの利便性向上が期待できる４号線紫川JCT改良時が望ましいとされた。

この答申に基づき、公社は料金を500円（普通車）、料金改定の実施時期は４号線紫川JCTの改良終了後の平成12年11月とするとともに、償還期間を30年から40年に延長し、認可を受けた。

（9）平成15年３月10日認可

回数通行券の販売冊数の減少傾向が続いていたため、販売促進を目的として販売価格の見直し（値下げ）を行うこととした。平成15年４月１日から、24回券の販売価格は普通車は10,200円から10,000円、大型車は20,400円から20,000円に見直し、認可を受けた。この変更に係る認可は、減収の可能性が低いことから償還計画の作成は不要であった。

（10）平成17年２月４日認可

福岡高速と同様、日本道路公団の合併料金所において路線バス回数通行券と同じ割引率となるETC路線バス割引を創設する料金認可手続きを行った。

割引の適用は、日本道路公団の別納割引がETCコーポレートカード割引に切り替わる平成17年４月から行った。

（11）平成18年１月30日認可

平成18年２月に１号線と小倉東ICを接続した。平成15年度に４号線の大規模補修を実施するため、当時原則として40年以内であった償還期間を50年以内に延長する制度要求を行っており、本認可において償還期間が48年10カ月に変更された。550円への料金改定についてはデフレ経済が続く中実施が難しく、コスト縮減の上、据え置きの500円（普通車）で認可を受けた。

(12) 平成20年10月24日認可

平成20年度で大規模補修工事が完了する見込みとなり、平成20年11月からETCの運用開始が決まったことから事業費の組み入れ及びETC割引(曜日別時間帯割引、マイレージ割引、コーポレート割引)の認可申請を行った。料金は据え置きの500円(普通車)で認可を受けた。しかし、北九州高速では、交通量の減少傾向により採算性が厳しい状況が続いており、この認可においても限界までコスト縮減を行うとともに、償還期間を49年12カ月とした。

また、本認可では、福岡高速と同様に、国への届出により有料道路の料金に係る社会実験を行うことができる旨の条項を追加した。

(13) 平成26年３月５日認可・届出

平成26年４月の税制改正に伴い、有料道路の通行料金に適用される消費税が５％から８％に改正された。認可申請書の表記を税込料金から税抜料金に変更し、消費税改正に伴う四捨五入(10円単位)による料金の変更は認可が不要となった。料金は510円(普通車)となった。なお、消費税改正による料金の変更は届出により行うことができる条項を加えて認可を受け、一部の割引後の料金について届出を行った。

(14) 令和元年８月21日届出

令和元年10月の税制改正に伴い、有料道路の通行料金に適用される消費税が８％から10％に改正された。料金は520円(普通車)となった。なお、一部の割引後の料金について届出を行った。

(15) 令和４年３月28日認可

令和２(2020)年４月に有料道路整備資金貸付要領の改正により、償還期間の上限が60年以内となった。１～３号線の大規模修繕などを実施するため、償還期間を59年12カ月に延長するとともに、損失補てん引当金120億円を取り崩し、料金は据え置きの520円(普通車)で認可を受けた。

なお、今回の料金認可で新たに企画割引の条項を追加した。

4 料金社会実験

渋滞緩和や環境改善など地域の課題解決、あるいは公社の収益改善のための割引施策として、その有効性の検証や本格運用に向けた試行として料金社会実験がある。

福岡高速は平成18年３月17日の料金認可、北九州高速は平成20年10月24日の料金認可において社会実験の条項を追加し、これによって下記の社会実験を実施した。実験を行う際は国に届出の必要がある。

(1) 福岡高速における社会実験の概要

福岡高速では、平成18年８月から８カ月間、国、県、福岡市、公社で構成する「福岡都市圏高速道路活用社会実験推進協議会」において、物流支援、福岡高速と並行する国道３号、201号、202号の渋滞緩和、騒音の低減といった地域課題解決を目的とした、ETC搭載車を対象とする「特定区間割引」、「夜間早朝割引」の社会実験を実施した(表6-1-1)。

特定区間割引は、平成18年度の実験開始の前後で比較すると、交通量は約22％増加となった。同様に、夜間早朝割引では、夜間早朝時間帯の交通量は約４％の増加となった。

特定区間である４号線(貝塚出入口～４号線各出入口間)の特定区間割引と夜間早朝割引をあわせると収支差はほぼなく、実施にあたって採算範囲内であること、ETC利用率の向上への期待などから、平成19年３月に料金認可され同４月から正式な割引として実施されている。

表6-1-1　福岡高速社会実験の概要

	特定区間割引	夜間早朝割引
対　　象	ETC搭載車	
実験期間	平成18年８月１日～平成19年３月31日(８カ月)	
割引時間	終　日	22:00～７:00
対象路線	福岡高速４号線(貝塚～福岡IC間)	福岡高速全線
割引後の料金	普通480円(大型車960円)	普通540円(大型車1,080円)

(2) 北九州高速における社会実験の概要

北九州高速では、収益改善を目指すため、平成22年から平成25(2013)年にかけて、均一料金では利用の少ない短区間においてETC搭載車を対象とした「１(ワン)区間割引」と「チョイ乗り割引」の社会実験を実施した。

１区間割引は、お客様の利用が少ない１区間のみの通行に着目し、実験期間ごとに割引料金を変更して実施した(表6-1-2)。

１区間割引の結果をもとに、割引後の増収の可能性があり、周辺道路で渋滞が発生している小倉都心部エリア、若戸エリア、八幡エリアの区間

表6-1-2　1区間割引社会実験の概要

１区間割引(第１弾)		
対 象	実験期間	割引後の料金
ETC搭載車	平成22年４月16日～ 平成22年４月30日(0.5カ月)	普通100円 (大型車200円)
	平成22年５月１日～ 平成22年６月30日(２カ月)	普通200円 (大型車400円)
	平成22年７月１日～ 平成22年８月31日(２カ月)	普通300円 (大型車600円)

１区間割引(第２弾)		
対 象	実験期間	割引後の料金
ETC搭載車	平成22年12月１日～ 平成23年５月31日(６カ月)	普通100円 (大型車200円)
	平成23年６月１日～ 平成23年11月30日(６カ月)	普通200円 (大型車a400円)

(図6-1-1)において、平成24年９月から７カ月間、新しい料金社会実験チョイ乗り割引を実施した。その結果、割引区間の交通量は平時より82％増加したが、収支については29.7％の減収となった(表6-1-3)。

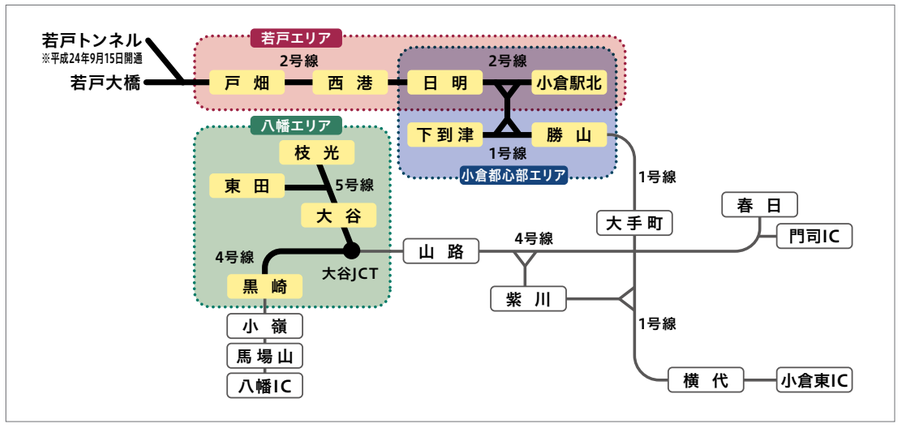


図6-1-1　チョイ乗り割引の実施エリア

表6-1-3　チョイ乗り割引社会実験の概要

チョイ乗り割引		
対象	実験期間	割引後の料金
ETC搭載車	平成24年９月１日～ 平成25年３月31日(７カ月)	普通200円 (大型車400円)

割引施策	割引区間(小倉都心部・八幡・若戸)	
	交通量(%)	収支(%)
チョイ乗り割引	82.0	▲29.7

第２節　交通管理管制業務

(１)交通管理管制業務の概要

公社は、お客様に満足いただける、安全･安心･円滑な質の高い都市高速道路サービスを提供するため、交通の阻害要因を円滑に処理すべく、昼夜問わず24時間体制で図6-2-1で示すような交通管理管制業務を行っている。

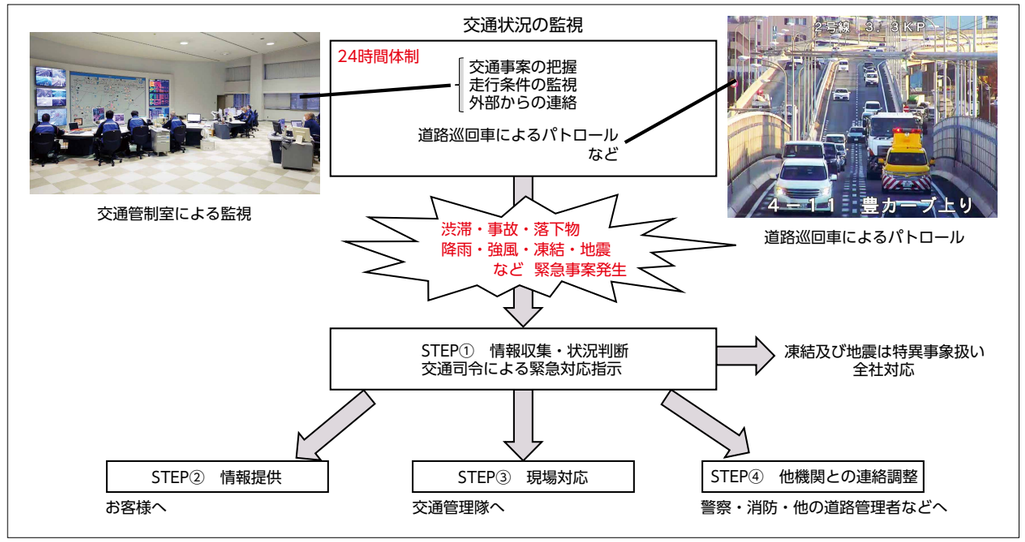


図6-2-1　交通管理管制業務の流れ

①情報収集・状況判断

交通管制室は、交通管制システムを用いた渋滞・事故・故障車・落下物などの交通事案の把握(写真6-2-1)や、降雨・強風・凍結・地震などの気象条件の監視、警察・消防からの情報提供及び通報による外部対応を、交通管理隊は道路巡回車によるパトロールにおいて緊急事案の発見及び状況の把握を行っている。

緊急対応が必要な場合、交通司令はお客様への情報提供や安全確保のための規制、事故車両・故障車両・落下物の処理などの現場対応指示及び他機関との連絡調整を行っている(写真6-2-2)。

写真6-2-1　監視カメラの映像

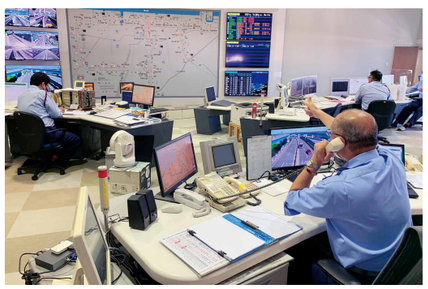


写真6-2-2　交通司令の指示

② お客様への情報提供

２次被害防止や渋滞回避などのサービスを目的に、道路情報板(写真6-2-3)やハイウェイテレホン、ホームページなどでお客様へ情報提供を即座に行っている。

あわせて、お客様からの問い合わせなどに対応できるよう関係課や各料金所への情報共有を行い、また(公財)日本道路交通情報センターにも情報提供することで、(公財)日本道路交通情報センターのホームページ(図6-2-2)、ラジオ、テレビ放送などにおいてもお客様へお知らせしている。

写真6-2-3　道路情報板による情報提供

図6-2-2　日本道路交通情報センター
ホームページ

③ 現場対応

事故や故障車、落下物などの緊急事案が発生した場合、交通司令は最寄りの道路巡回車に、現場への急行及び初動対応を指示する。

現場に到着した道路巡回車は、まず車線規制や通行止めなどの措置を行い、後続車のさらなる追突などといった２次被害の防止に努める(写真6-2-4、5)。その後、落下物や事故車両、故障車両などの排除を行い、交通規制を解除する。

写真6-2-4　事故車両対応

写真6-2-5　落下物対応

④ 他機関との連絡調整

事故などの状況によっては、警察や消防、レッカー業者などに出動要請を行う。また通行止めや渋滞などにより、都市高速道路に接続している他道路への影響が危惧される場合には、道路管理者への連絡を行い、作業調整を行う。

近年、都市高速道路の延伸、交通量の増加に伴い、交通管理延長も拡充し、また事故車両・故障車両・落下物などの事案件数も増加している(表6-2-1)。それらの状況を踏まえ巡回班体制を強化するなど、事案発生時に迅速な対応ができるように努めている。

表6-2-1　事案処理件数(令和２年度)

	福岡高速道路	北九州高速道路
供用延長	59.3km	49.5km
交通量	5,745万台	2,768万台
事故件数	420件	212件
故障車件数	871件	633件
落下物件数	4,949件	2,988件

(２) 交通管制システムの概要

交通管制システムは、刻々と変化する道路状況や交通情報の収集・提供を行うとともに、事故発生時などに迅速で正確な対応が必要な交通管理管制業務を円滑に進め、お客様の安全で快適な走行につなげる重要な役割を担っている。

交通管制システムの障害発生時には早急な復旧が要求されるため、システム稼働状態の常時監視や保守部品の確保を行い、システムの維持管理に努めている。

また、交通管制室の道路地図板のマルチディスプレイ方式による大型画面化、情報収集の充実や情報提供の自動化による管制業務の効率化、災害などに備えた中央装置の免震化、システムの２系統化によるネットワーク機器の信頼性向上などを進めている。

交通管制システムは主に以下の３つの要素に分けられる(図6-2-3)。

① 情報収集

路線上に設置された各種センサーからの検知結果を収集し、高速道路上で発生する道路交通情報を集積する。

② 情報処理

収集された道路交通情報は交通管制中央処理装置により処理が行われ、交通管制室の「道路地図板」、「監視モニター板」、「データ表示板」、「気象表示板」などに表示する。交通管制員は、これらの情報をもとに迅速かつ正確に交通状況を判断し様々な事態に対処する。

③ 情報提供

渋滞や事故の発生などの情報は、システムの自動提供や交通管制員の手動介入により、道路情報板やハイウェイテレフォンなどを通じて、お客様に提供する。

図6-2-3　交通管制システム構成

天皇皇后両陛下の行幸啓と皇太子同妃殿下の行啓

コラム column

神村　豪

◇ 天皇皇后両陛下（現：上皇上皇后両陛下）の行幸啓

平成29（2017）年10月、天皇皇后両陛下が福岡県宗像市で開催された第37回全国豊かな海づくり大会への御臨席並びに平成29年７月九州北部豪雨による被災地の御見舞いのためご来福されました。天皇皇后両陛下は１日目に福岡空港に御着され福岡高速２号線半道橋～太宰府ICまでをご利用されて朝倉市へ向かわれ、被災地の御見舞いをなされたのち、４日間にわたり北九州市にご滞在され、北九州高速４号線馬場山～同２号線小倉駅北などほぼ北九州高速全線をご利用されました。

◇ 皇太子同妃殿下（現：天皇皇后両陛下）の行啓

平成30（2018）年９月、皇太子同妃殿下が福岡県福岡市で開催された第４回世界社会科学フォーラム開会式に御臨席されるとともに、平成29年７月九州北部豪雨による被災地の御見舞いのためご来福されました。皇太子同妃殿下は２日間福岡市にご滞在されるとともに、朝倉市へ向かわれ被災地の御見舞いをなされました。２日間のご移動の際には、福岡高速１号線香椎東～築港、同２号線千鳥橋JCT～太宰府IC、同３号線空港通をご利用されました。

◇ 公社の対応

当公社では、全てのお客様に安全・快適に都市高速道路をご利用いただけるよう日々努めているところですが、福岡県警や関係機関と綿密に協議を重ね、様々な状況を想定した準備を行いました。

道路環境の整備として、傷んだアスファルト舗装や劣化した区画線を補修するとともに、景観や警備上の理由から都市高速道路横にある法面（のり）の雑草や雑木の伐採も積極的に実施しました。また、お列が料金所を通行される際に、料金収受機械やETCゲートが開かないなどの機械不具合によって想定外の事態が発生する可能性を排除するため、料金の納付方法や通行されるレーンを一般レーンに限定するなど細部の運用を決定しました。

お列が通行される当日には、都市高速道路出口から逆走車や歩行者などが誤って進入しないよう、都市高速道路の年間維持補修会社の協力を得て、お列の通行に支障が生じる可能性がある全ての出口に警戒車両を配置するなども行いました。

このように起こり得る可能性を細部まで洗い出して入念に準備を行うことにより、天皇皇后両陛下ならびに皇太子同妃殿下には両都市高速道路を１つの支障も生じることなくご利用していただくことができました。

天皇皇后両陛下が福岡県をご訪問

引用元　福岡県議会公式ホームページ (fukuoka.lg.jp)

皇太子・皇太子妃両殿下による福岡県への行啓

G20財務大臣・中央銀行総裁会議の開催

岡本 和樹

コラム column

令和元（2019）年６月８日から９日にかけて、G20財務大臣・中央銀行総裁会議（以下、G20福岡）が福岡市で開催されました。この会議は、世界主要20カ国の閣僚が集まる福岡市でも過去最大級の国際会議であり、会議の円滑な進行を図るため、福岡市内では交通量の40％削減を目標とした大規模な交通規制が行われることとなりました。福岡高速においても福岡空港や市内ホテルから会場までの主要な移動経路となることから、渋滞や警備上のリスクに備えた交通規制を行うこととなりました。

公社では、まず事前準備として交通規制を主導する福岡県警察と約６カ月にわたる協議、予行演習を行い、規制方法、車両の配置を調整しました。また、一般のお客様へG20福岡の開催や交通規制について広く知っていただくため、事前に交通規制のチラシを配布したほか、道路情報板での規制予告、道路巡回車や公用車へのPRステッカー貼付による広報活動を行いました。

開催期間中は会場の最寄り出入口である百道出入口が終日通行止めとなったほか、各国代表団の移動にあわせてJCTや入口部において延べ67時間に及ぶ交通規制が実施されました（図-1）。この規制を円滑に実施するため、道路巡回車を通常より３台増車したフル稼働体制とし、会場周辺での交通規制支援に当たったほか、道路巡回車に搭載されている電光表示板による広報活動を実施しました。期間中には、一般のお客様から最新の交通規制状況などの問い合わせが多数寄せられましたが、大きな渋滞やそのほかの混乱はなく、全代表団の移動を無事に終えることができました。

G20福岡を特集した財務省広報誌（「ファイナンス」令和元年５月号）では、開催会場について「空港から都市高速道路を利用し20分ほどで到着できることから、各国代表団の皆様には快適にお過ごしいただけるものと考えております」と紹介されており、福岡高速は期待された役割を十分に果たすことができたと安堵しています。公社の一連の協力に対し、G20福岡終了後の令和元年８月には福岡県警察本部より感謝状を受領しました。

公社では、主要な交通インフラの１つとして大規模な国際的イベントの成功に力添えできるよう、今後とも一丸となって協力していく所存です。

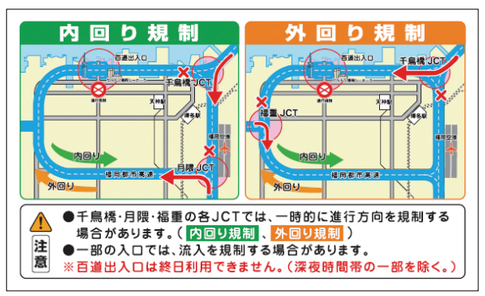


図-1　交通規制図

写真-1　閣僚集合写真

引用：図-1　福岡県警察資料
写真-1　AFP 2019年６月９日「G20財務相会議が閉幕、貿易をめぐる緊張増大に警鐘 福岡」
(https://www.afpbb.com/articles/-/3229155?pid=21353816)

第３節　営業管理業務

昭和55年(1980)年10月の福岡高速及び北九州高速の１次供用に伴い、料金収受、通行台数及び料金収入の実績を集計する営業報告、お客様対応、営業広報などに係る営業管理業務を開始した。

その後、料金所数の増加やETCの導入などに伴い、営業管理業務の範囲や形態も変化している。

令和３(2021)年度には、両高速あわせた通行台数は日平均約25万台となり、料金収入にして日平均約１億５千万円を取り扱っている。

(１) 料金収受業務の現況

供用の延伸に伴って料金所数も増加し、令和３年度は、福岡高速35料金所、北九州高速24料金所において、公社が民間業者に委託して料金収受業務を行っている。

委託にあたっては福岡高速を３エリア、北九州高速を２エリアに分割し(図6-3-1、2)、それぞれ料金収受から精算に至るまで、24時間体制で業務を遂行している。委託先の料金収受に係る精算事務所は、委託エリアごとに福岡高速では「名島」、「豊」、「百道」の３カ所、北九州高速では「篠崎」、「紫川」の２カ所に置かれている。

料金収受業務の民間委託の入札方式についてはたびたび見直しを行ってきたが、平成25(2013)年度に発生した飲酒事案に係る第三者委員会による「金額面だけの入札ではなく、その他の評価基準を加えて評価するような仕組みの検討」との提言に基づき、平成27(2015)年度契約より飲酒事案防止に向けた取り組みなどの評価を含めた「総合評価方式による一般競争入札」を採用することとした。この総合評価制度の導入により、価格のみならず業務実績や業務に対する創意工夫をした業務提案も反映して業者を決定している。また、業務提案内容の継続性、業務の安定性、コスト縮減などの理由から平成29(2017)年度契約より２年間の複数年契約とした。

なお、太宰府本線料金所、福岡本線料金所及び馬場山本線料金所、門司本線料金所では、西日本高速道路㈱九州支社、公社及び民間委託業者が３者契約を締結し、それぞれ九州自動車道と福岡高速との合併収受を行っている。

また、福岡西料金所では、福岡県道路公社、当公社及び民間委託業者が３者契約を締結し、西九州自動車道と福岡高速との合併収受を行っている。

北九州高速の戸畑本線料金所は、公社が民間業者に委託して若戸大橋及び若戸トンネルとの合併収受を行い、若戸大橋及び若戸トンネルを管理する北九州市道路公社から負担金を受け入れていたが、平成30(2018)年12月１日の若戸大橋及び若戸トンネルの無料化に伴い合併収受は終了し、北九州高速の単独収受となった。

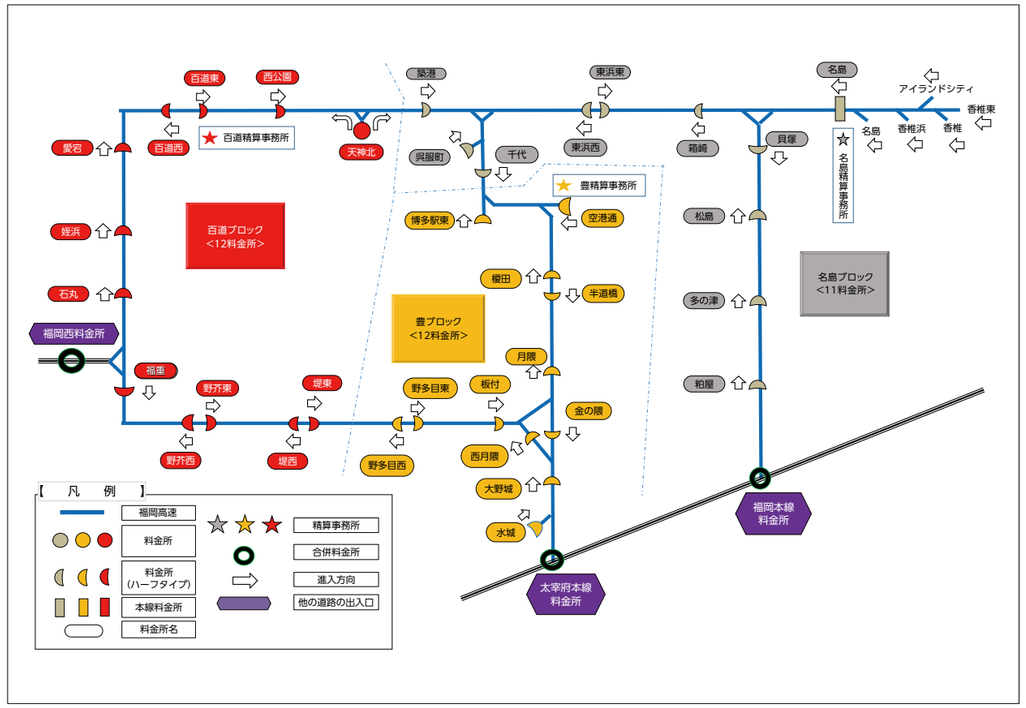


図6-3-1　福岡高速道路料金収受ブロック図(令和３・４年度)

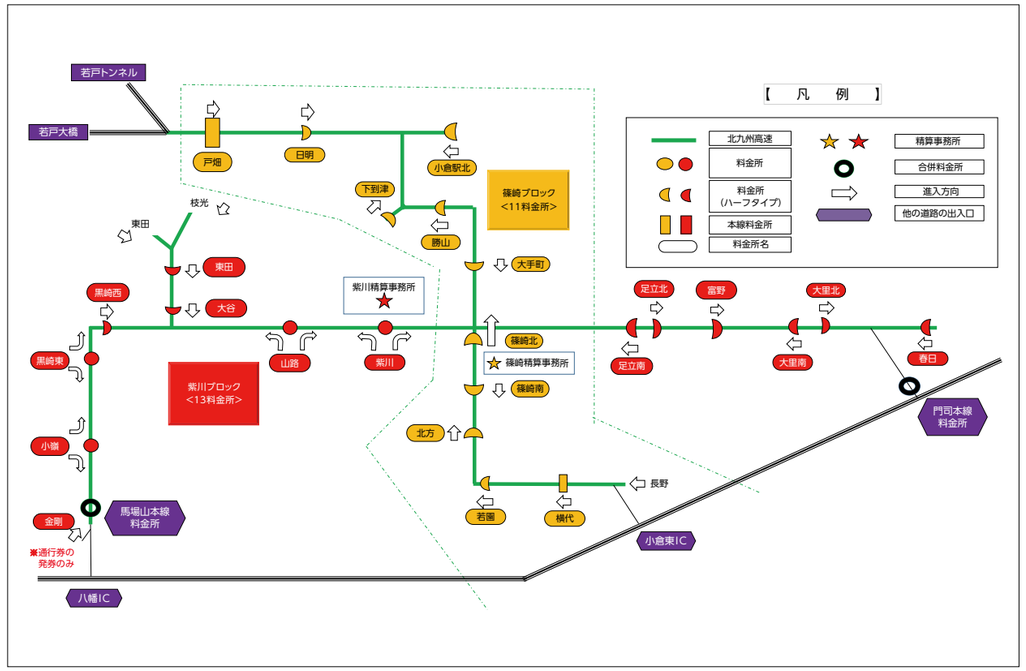


図6-3-2　北九州高速道路料金収受ブロック図(令和３・４年度)

（２）ETCの導入及び回数通行券の廃止

① ETCの導入

料金所のノンストップ走行による渋滞緩和や偽造回数券の対策などを目的とし、福岡高速では平成18(2006)年４月１日から、北九州高速では平成20(2008)年11月１日から、１料金所あたりおおむね１レーンをETC専用として運用を開始した。現在、福岡高速の全38料金所及び北九州高速の全27料金所(それぞれ合併料金所を含む)でETCによる料金収受を実施している。

ETC利用率は運用開始以降増加を続け、令和３年12月現在のETC利用率は福岡高速で約89％、北九州高速で約85％と、都市高速利用の約９割を占めるに至った。ETC車の増加に伴い、ETCレーンを機器の故障などにより閉鎖した場合、渋滞を招く恐れがあることから、福岡高速の一部料金所では今後ETCレーンを１レーンから２レーンへ増設する予定であり、併せてETCカードのデータを処理する中央処理装置の更新も予定している。

② 回数通行券の廃止

公社では、福岡・北九州高速の１次供用開始以来、回数通行券(以下「回数券」)（写真6-3-1）による利用促進を図ってきた。しかし、偽造された福岡高速回数券が組織的犯行により大量に金券ショップで換金されたり、福岡や北九州の料金所で偽造券が発見されたりする事例が報告されていたため、ETCを導入し、福岡高速では平成19(2007)年12月に、北九州高速では平成22(2010)年７月に、回数券の利用を終了した。

回数券の払い戻しについては、回数券の利用終了前から対応を開始したが、福岡高速より遅れて利用終了となった北九州高速の回数券利用終了から債権消滅時効期間10年を経過するため、福岡高速・北九州高速ともに令和３年３月31日をもって払い戻しを終了することとした(表6-3-1)。払い戻し終了前には各媒体を通じて集中的に広報を行った(表6-3-2)成果もあり、令和元年度以降の払い戻し件数が増加した。最終的には福岡高速は約９割、北九州高速は約８割の払い戻しが完了した。

福岡高速

北九州高速

写真6-3-1　廃止当時の回数券

表6-3-1　回数券終了の経緯

	福岡高速	北九州高速
ETC導入	平成18年４月１日	平成20年11月１日
販売終了	平成18年12月31日	平成21年７月31日
利用終了	平成19年12月31日	平成22年７月31日
払戻終了 (利用終了から)	令和３年３月31日 (13年３カ月)	令和３年３月31日 (10年８カ月)

表6-3-2　回数券払戻終了に係る広報

実施メニュー
ホームページ掲載
ラジオCM(計363本)
チラシ(60,000部)・ポスター(100部)
本社屋上広報幕
Yahoo!トップページへのバナー広告
県市発行の広報誌　全17紙(福岡県、福岡市、北九州市 他)

③ ETCの安全管理

ETC車が料金所を通行する際の安全管理は、公社にとって重要な課題である。

ETCカードの挿し忘れ及び挿し込み不足の車両(以下「未挿入車」)やETC車載器を搭載していない車両(以下「非ETC車」)が料金所のETCレーンに進入すると、正常な無線通信ができないため発進制御機バー（料金収受が正常に行われると開くバー)が開かず、ETCレーン内で停止することとなる。また、速度超過でレーン内に進入した場合は停止できずに発進制御機バーに接触する恐れがある。これらの車両への対応を完了するまではETCレーンを閉鎖することとなり、円滑な無線走行の妨げとなる。そこで、これらの事案を未然に防ぐための様々な対策を講じている。

・ETCカード未挿入お知らせアンテナの設置

特に交通量の多い料金所の前方に車載器と通信するアンテナを設置し、お客様の車両が料金所に進入する前に、未挿入車である事をお知らせしている。これにより、未挿入車が誤ってETCレーン内へ進入することを未然に防ぐ効果がある。

・発進制御機バー開放タイミングの遅延

ETCレーンには安全に停止できる速度(時速20km)で進入するものとしているが、速度超過により発進制御機バーに接触する車両が多数発生した。そこで、平成24年に全料金所を対象に、発進制御機バーが作動するタイミングを0.4秒遅くした(約0.8秒→約1.2秒)。これは、ドライバーに対し料金所への進入速度を抑制する効果があり、他社においても効果があった対策である。対策実施後は速度超過の車両数が対策前と比較して約20～40％減少し、発進制御機バーへの接触件数も減少した。

④ 料金収受員の安全対策

お客様の車両がETCレーン内で停止したり発進制御機バーに接触したりすると、料金所の収受員はレーンを一時閉鎖し、停止した車両の料金収受やETCレーンを開放するための作業を行うこととなるが、料金所に進入する車両がある中での作業となるため危険を伴う。そこで、収受員の安全を確保し受傷事故を防ぐための安全対策を施している。

国土交通省からの「料金収受施設における安全対策について(平成18年11月９日付け有料道路課長通知)」に基づき、料金所内にセーフティバリア(写真6-3-2)や安全柵を設置している。これは、レーン上に出て行く必要性が生じた際に、レーンに出る前に強制的に立ち止まって安全確認を行わせることで、進入車両との受傷事故を防ぐ役割を担っている。また、収受員に対し定期的なETC研修や安全対策研修を義務付け、正確な対処方法を習得することで速やかなレーン開放によりサービス向上を図るとともに、安全に対する意識の保持に努めている。

写真6-3-2　セーフティバリア

⑤ ETC専用化の動き

令和２(2020)年９月25日に発表された社会資本整備審議会国土幹線道路部会の『「持続可能な国土幹線道路システムの構築に向けた取組」中間とりまとめ』において、「料金所のキャッシュレス化・タッチレス化の導入手順や概成目標時期を示したロードマップを策定し計画的に推進すべきである」と示された。

これを受け、令和２年12月17日に、国土交通省並びに西日本高速道路㈱など高速道路６会社は、各高速道路会社のETC専用化などに向けたロードマップを記者発表した。このロードマップでは、都市部は５年、地方部は10年程度でETC専用化の概成を目指すとなっている。

さらに、令和２年12月21日に、国土交通省道路局は、各地方道路公社の管理する有料道路にも、「ETCを積極的に活用することによるメリットや各道路を取り巻く環境等を踏まえつつ、ETC専用化等による料金所のキャッシュレス化・タッチレス化を図ることについて検討されたい」との事務連絡を発出した。

ETC専用化については、公社としても引き続き国、他団体の動向を注視していく必要がある。

（３）不正通行対策

「不正通行」とは、道路整備特別措置法第24条第３項に基づき国土交通大臣から認可を受けた「車両の通行方法の定め」に従わず、料金所において通行料金を支払わずに通行する行為である。公社の営業報告書上ではこれを「逃亡車」として分類している。令和２年度の逃亡車数は福岡と北九州の両高速あわせて約3,200台で、これは、福岡高速においては30,000台に１台、北九州高速においては22,000台に１台に相当する。

「車両の通行方法の定め」に違反する場合は各道路管理者が科す割増金のみならず、刑事罰（30万円以下の罰金）が科せられるようになっている。

公社では、不正通行車両の防止のため、料金所での警告看板や「カメラ監視中」看板の設置（写真6-3-3）、ホームページなどによる周知（不正通行に対する取り組み、車両の通行方法の定め、罰則規定など）（図6-3-3）を行っている。

収受員による記録（通過時刻、車種、車両ナンバーなど）やカメラにより不正通行が確認された場合については、車両の所有者に文書で通行を確認している。車両使用者として不正通行を認めた場合は、納入告知書により道路整備特別措置法第26条に基づき通行料金と割増金（通行料金の２倍）を請求している。

なお、「不正通行」にはETCカードの装着不良や期限切れに気付かずに料金不払いのまま料金所を走行する車両も含まれている。このため、道路情報板やラジオCMによりカード装着不良や期限切れの注意喚起も行っている。

写真6-3-3　料金所に設置した「不正通行防止」の警告板

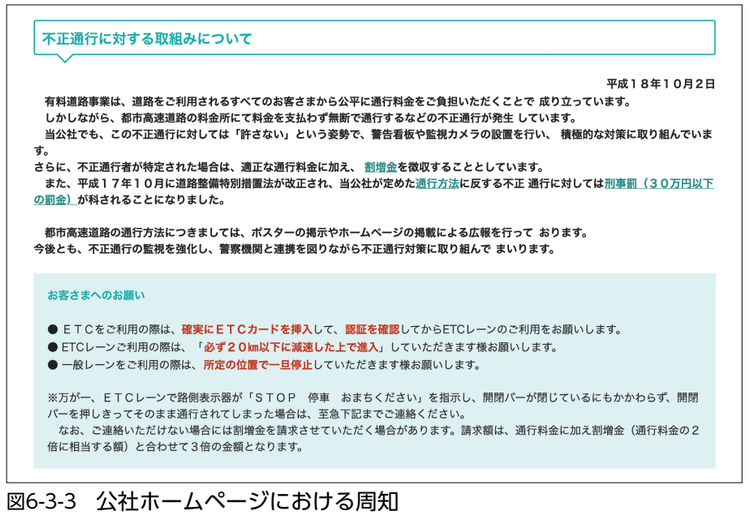


図6-3-3　公社ホームページにおける周知

（４）自動料金収受機の導入と廃止

ETCの利用が増えた一方で現金での支払いが減少したため、収受コスト縮減を目的として、平成22年以降、交通量の少ない料金所（堤西・野芥西・篠崎北・大里北　計４カ所）の一般レーンに、現金利用のお客様が自ら機器を操作して料金精算を行う「自動料金収受機」（以下「機器」）を導入した（写真6-3-4）。

写真6-3-4　自動料金収受機（堤西料金所）

機器の仕様は、大型車のETC利用率が高いことから普通車専用とし、駐車場用の料金精算機を転用した。

料金収受員の配置数を削減するための機器導入であったが、台数が少ないとはいえ普通車以外（現金利用の大型車など）は、機器では対応できず、収受員１人を配置してインターホンによる呼び出しを受けて収受を行った。また、このことに加え、収受員による収受と比較してサービスタイムが延び、お客様に対して不便を強いることとなり、サービスの低下を指摘する苦情が絶えなかった。その他、現場収受員が１人体制になったことによる業務負担の増加など様々な問題が浮き彫りになったため運用継続は困難との判断に至り、平成26（2014）年４月に廃止した。

福岡高速ETCカード未挿入お知らせアンテナ増設

コラム column

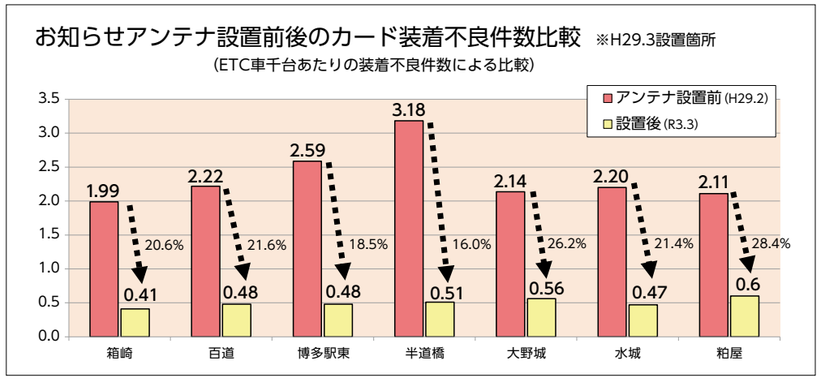
平山 直人

ETCの導入と普及に伴い、ETCカードの挿し忘れや挿し込み不足による料金所での停止や発進制御機バー（料金収受が正常に行われると開くバー）への接触事故が発生しています。この場合、当該車両はそのまま停車のお願いをし、後続車も数分程度お待たせする状態となります。これを未然に防ぐため、ETC料金所手前において車載器にETCカードが正しく挿入されているかどうか確認し、正しく挿入されていない場合に、お客様の車載器にETCレーンを利用できない旨を事前に通知するのが「ETCカード未挿入お知らせアンテナ（お知らせアンテナ）」です。

平成24（2012）年３月15日、福岡高速（名島、天神北）及び北九州高速（横代）に初めて導入され、ETCカードの挿し忘れや差し込み不足などのカード装着不良件数が約８割減少しました。

このため、公社では①ETCカードの挿し忘れなどの年間処理件数が2,000件を超えること、②お知らせアンテナ設置場所から料金所まで100mの距離が最低限確保できること（構造上、アンテナなどの設置が可能であることを前提とする）、③隣接する一般道に電波漏れがないことなどの設置基準を定め、平成29（2017）年３月１日、福岡高速（箱崎、百道、博多駅東、半道橋、大野城、水城、粕屋）の７カ所において、お知らせアンテナを増設しました。お客様に対しては、お知らせアンテナからの電波を受け、車載器が反応した場合には、そのままでは発進制御機バーが開かないため、ETCレーンではなく、一般レーンにお進みいただく様、ホームページやラジオなどを通じて、広報を行っています。

この結果、これらの料金所でも、カード装着不良件数はアンテナ設置前後で約８割の減少となりました。さらに、ETCレーンでの急停車やこれに伴う料金収受員によるレーン復旧作業頻度も減少したため、お客様と料金収受員を事故の危険性などから守ることにもつながっています。



若戸大橋・若戸トンネル無料化による合併収受終了

コラム column

松田 友里恵

若戸大橋は、若戸トンネルとともに、若松区と戸畑区、小倉北区を繋ぐ重要な道路です。昭和37（1962）年９月に供用し、その当時は、東洋一のつり橋と言われ、北九州市のシンボルの１つとして親しまれています。

平成２（1990）年３月に北九州高速2号線と若戸大橋が接続してから、若戸大橋の料金所にて都市高速の料金を合併収受していましたが、平成20（2008）年11月以降は、北九州高速の全線ETC運用に伴い、現在の戸畑料金所にて合併収受を行ってきました。その後平成24（2012）年９月に供用した若戸トンネルに関しても同様に戸畑料金所にて合併収受を行っていました。

平成30（2018）年12月１日に若戸大橋、若戸トンネルがともに無料化され、それまで行われていた戸畑料金所での合併収受が終了することとなりました。このため、平成30年３月30日に公社は北九州市道路公社と協定を結び、戸畑料金所において若戸大橋・トンネルの通行料金を課金しないためのETCシステム改修工事を北九州市道路公社から当公社が受託する形で行いました。

若戸大橋、若戸トンネルの料金収受の終了時間は、ETC装置の改修作業及び、ETC事務処理の締め時間などを考慮し、11月30日23：40となったため、それにあわせて合併料金所での若戸大橋、若戸トンネルの料金収受を終了しました。無料化当日は、若戸大橋、若戸トンネルでは北九州市道路公社職員が、戸畑料金所では当公社職員がそれぞれ待機し、システム移行やトラブルへの対応を行いましたが、特段大きなトラブルもなく、合併収受を終了することができました。

戸畑料金所

無料化式典

（北九州市提供）

第４節　道路管理業務

道路管理業務とは、道路法に定められた様々な権限を、本来の道路管理者（福岡市及び北九州市）に代わって行使する業務であり、法的権限の代行範囲は道路整備特別措置法第17条に列挙されているが、主なものとしては道路占用許可、原因者負担金請求、限度超過車両の通行許可、他道路管理者との管理協定締結などが挙げられる。

また、道路管理に付帯するものとして、高架下空間の管理や駐車場の経営も道路管理業務として実施している。

なお、道路構造物・施設の維持管理については第５章に記述した。

（１）道路占用許可

道路は一般の交通に供されるものであるため、道路管理者の許可なく工作物や施設などを設け継続的に道路空間を使用することはできない。この道路管理者による許可が道路法第32条に規定する道路占用許可となるが、都市高速道路においても、交通や維持管理を妨げない範囲で、道路の敷地外に余地がなくやむを得ない場合に道路占用を許可している（表6-4-1）。占用物件は基本的に公共的な利用を優先しているが、一般事業者などから電柱や工事資材置場などの占用申請が行われることもあり、個別にその目的や道路管理上の影響を慎重に検討して道路占用許可の可否を決定している。

表6-4-1　道路占用の状況

（令和３年４月１日現在・占用料収入は令和２年度）

	面　積	物　件	占用者	占用料収入
福　岡	61,800㎡	電柱・水道管・公園・駐車場・資材置場など	福岡市・北九州市・企業・個人など	41百万円
北九州	80,700㎡			45百万円

（２）原因者負担金請求

原因者負担金制度とは、利用者が事故や故障などで都市高速道路を損傷又は汚損し、これにより復旧工事が必要となった場合に、道路管理者が工事を行い、その費用を当該利用者（以下「原因者」）に負担させる（道路法第58条）、又は施工能力を有する原因者に復旧工事を施行させる（道路法第22条）制度のことである。都市高速道路における復旧工事は、一般道路と比較して難度が高い交通規制が必要となることから、原則として道路管理者である公社が復旧工事を施行し、工事に要した費用を原因者に請求することとしている。

原因者負担金は、都市高速道路の新規開通や交通量の増加に伴い増加しており、令和２（2020）年度の発生件数は約180件（福岡高速：約130件、北九州高速：約50件）、請求額は約8,200万円（福岡高速：約6,700万円、北九州高速：約1,600万円）となっており、公社では公平性が損なわれないよう、確実な回収に努めている。

原因者負担金に係る業務の流れは、図6-4-1のとおりである。

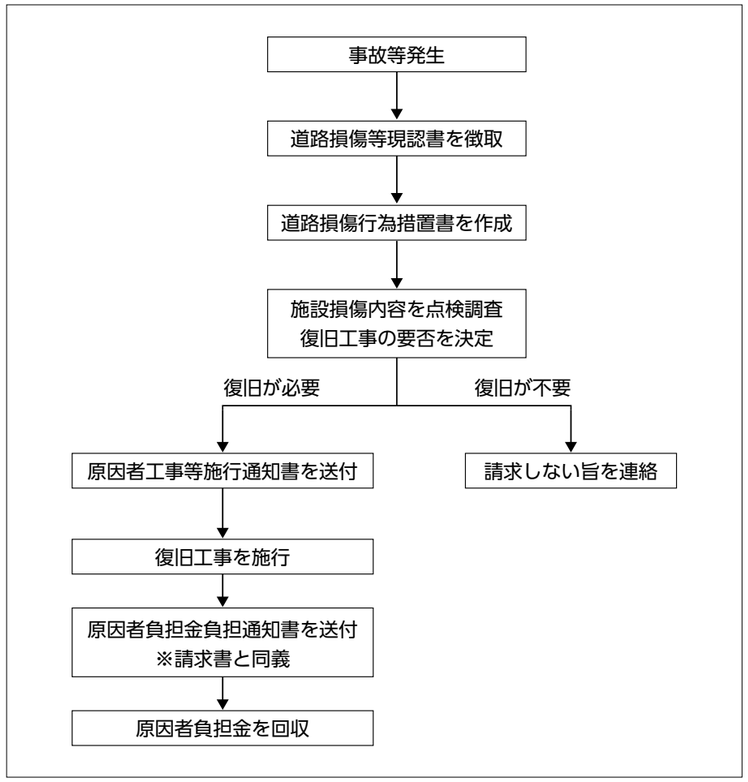


図6-4-1　原因者負担金の全体の流れ

（３）特殊車両通行許可

車両制限令第３条に定める幅や長さの制限値（表6-4-2）を超過した車両は、道路管理者の許可を得なければ当該道路を通行することはできない（道路法第47条の２）。

このような制限値を超過した特殊な車両からの通行許可申請に対し、車両の構造又は車両に積載する貨物の特殊性を審査し、必要上やむを得ないと判断される場合に限って、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するための条件を付して、通行の許可を行っている。

近年、車両の大型化、特殊車両通行許可制度の認知などの背景をうけ、福岡高速、北九州高速ともに特殊車両の受付件数・許可台数が増加傾向にある（図6-4-2）。

表6-4-2　車両制限令による最高限度（一般的制限値）

総重量	20.0～25.0t	25ｔまで許可なく通行できる(重さ指定道路)
輪荷重	5.0t	
軸　重	10t	
隣接軸重	18.0～20.0t	
高　さ	3.8m	一部の路線で4.1mまで許可なく通行できる(高さ指定道路)
幅	2.5m	
長　さ	12.0m	
最小回転半径	12.0m	

図6-4-2　公社における特殊車両通行許可申請の受付件数及び許可台数

（4）管理協定の締結

福岡・北九州高速は、多くの区間が市道などの一般道と高架構造で並行又は交差して建設されているため、都市高速の道路区域と一般道の道路区域が重複している。また出入口では一般道と接続しており、JCTでは他の自動車専用道路と接続している箇所もある。これらの道路区域重複部分や他の道路との接続部分について、適正に道路を管理することを目的として、公社と他道路管理者との間で管理に関する協定を締結し、それぞれの道路管理者が管理する範囲を明確にするとともに（写真6-4-1）、維持修繕や災害復旧、損害賠償時における取り扱いを定めている。

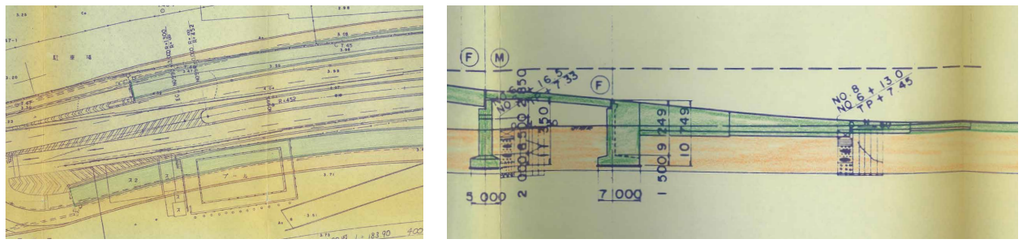


写真6-4-1　管理協定図の例（緑が公社管理範囲、オレンジが一般道側管理範囲）

（5）高架下の管理

都市高速道路は、多くの区間が国道や県道、市道と高架構造で並行又は交差して建設されている。高架下空間が道路や河川となっている場合は原則として当該道路・河川管理者が管理を行うこととなっている。一方で、高架下が道路や河川になっていない区間においては、公社が高架下空間を管理することとなり、用地の保全やフェンスの維持補修、草刈りや清掃などの管理業務を公社が行っている。高架下空間は、道路の維持管理施設の用地として活用するほか、前述の道路占用許可により、公園や駐車場として有効活用を図っている（写真6-4-2、3）。

写真6-4-2　福岡高速1号線高架下
（福岡市が公園として道路占用）

写真6-4-3　北九州高速愛宕JCT
（右（下到津）側を公社が駐車場として、
左（小倉駅）側を北九州が公園として道路占用）

（6）駐車場の経営

① 駐車場経営の法的根拠と設置経緯

地方道路公社法第21条第２項第２号では、道路公社の業務として有料駐車場の建設及び管理を行うことができると規定している。駐車場の設置は、用地交渉及び建設工事段階における周辺の地元要望などにより設置したものや、高架下の有効活用の観点から周辺の駐車場需要を調査のうえ設置したものなど様々である。

② 駐車場の占用形態

公社の経営する駐車場は、ほとんどが高架下の道路用地を占用することによって設置されているが（写真6-4-4、5）、高架下用地の占用については、当該占用区域において橋脚などの道路構造物の日常的な点検などを行いにくくなるため、占用主体を道路管理者と同等の管理能力を有する者に限定している。このため、駐車場経営を目的として公社自身が道路占用を申請し道路管理者としての公社が占用を許可している。道路管理者、占用主体及び駐車場利用者との関係を図示すると図6-4-3のとおりとなる。

公社が整備している駐車場の概要は表6-4-3のとおりであり、契約、車庫証明、及び施設巡回などの業務は民間委託している。

写真6-4-4　福岡高速香椎浜駐車場

写真6-4-5　北九州高速黄金時間貸駐車場

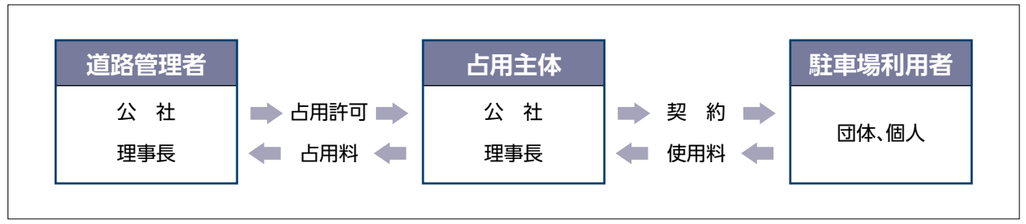


図6-4-3　駐車場の占用形態

表6-4-3　駐車場整備状況　（令和３年４月１日現在）

	施 設 数	区画数	面　積
福　岡	35カ所	1,629区画	46,900㎡
北九州	46カ所	1,161区画	37,900㎡

③ 経営状況

公社における駐車場事業は、有料道路事業と駐車場事業それぞれの経営状況を明らかにした事業別区分経理を実施している。そのため、駐車場事業での利益は有料道路事業の償還準備金に繰り入れできず、毎年度の利益は貸借対照表上で利益剰余金として計上されている。令和２年度決算は表6-4-4のとおりである。

なお、既設道路の高架下を自ら占用して駐車場として管理していることから、公社内で駐車場部門から道路部門へ道路占用料を支払い、その占用料は道路部門の収益（道路業務雑収入）となっている。

表6-4-4　令和２年度決算（駐車場事業）　（単位：千円）

	収　益	費用(うち占用料・借地料)	当期利益金	利益剰余金
福　岡	115,208	115,285(45,604)	-77	649,425
北九州	110,508	85,776(25,336)	24,732	474,956

お客様サービス向上への取り組み　第7章

第１節　事故・渋滞対策
1. 事故・渋滞の状況 ―― 198
2. これまでの取り組み ―― 200
〈コラム〉 ●粕屋線の一部区間における規制速度の変更 ―― 208
●福岡西料金所ETCレーン増設 ―― 209
第２節　道路情報の提供 ―― 210
第３節　お客様との対話
1. お客様からのご意見と対応 ―― 212
2. 広報 ―― 218
〈コラム〉 ●北九州高速10億台達成イベント ―― 222
●土木の日ファミリーフェスタ ―― 223
●50周年記念イベント ―― 224

第1節　事故・渋滞対策

福岡・北九州高速は、供用延長の増加に伴い交通量が増加し、令和元(2019)年度には昭和55(1980)年の供用当初と比較して約15～16倍の交通量となった。これに伴い交通事故や渋滞件数も増加している。公社では、お客様に安全・安心な走行をしていただくとともに、都市高速に求められる定時性や速達性を確保するため、渋滞対策等推進本部を設けて事故・渋滞対策に取り組んでいる。

1　事故・渋滞の状況

平成23(2011)年度～令和元年度について見ると、福岡高速は交通量の増加に伴い事故及び渋滞件数はともに増加傾向(図7-1-1)、北九州高速も交通量が増加傾向で事故及び渋滞件数もともに増加傾向(図7-1-2)であった。令和２(2020)年度は、これまでの対策や新型コロナウイルス感染症拡大による交通量減少の影響から、事故・渋滞件数とも大幅に減少したが、今後交通量の回復に伴う件数の増加も見込まれ、引き続き今後の動向を注視する必要がある。

令和元年度における両高速の事故、渋滞の特徴を(1)、(2)に示す。

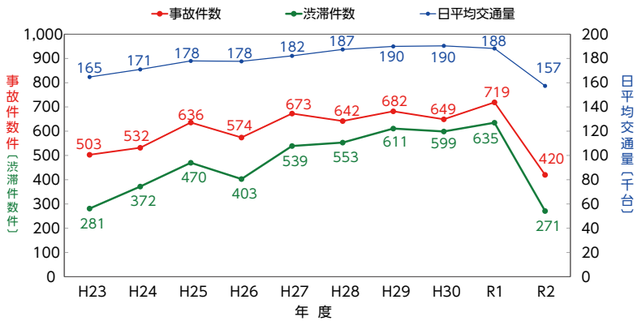


図7-1-1　福岡高速の事故・渋滞件数

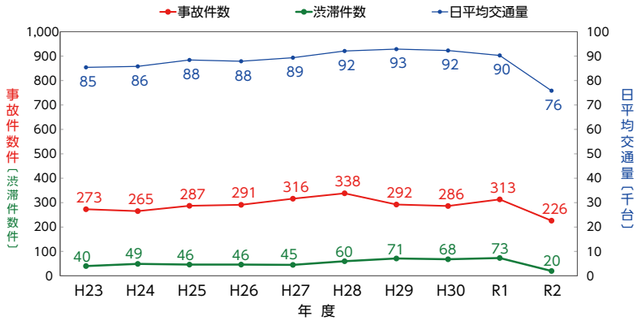


図7-1-2　北九州高速の事故・渋滞件数

(1) 事故

福岡高速の事故形態は、追突が最も多く全体の約５割を占め、次いで施設接触、車両接触と続いている(図7-1-3)。北九州高速の事故形態は、施設接触が最も多く全体の約４割を占め、次いで追突、車両接触と続いている(図7-1-4)。両高速とも、追突・施設接触・車両接触が３大事故形態で、全体の約９割を占めている。

事故の主な要因は、「追突」では渋滞又は車両混雑時の加減速、「施設接触」ではカーブ区間での速度超過、「車両接触」ではJCTや出入口での分合流が挙げられ、図7-1-5、6に示す箇所で事故が多発している。

福岡高速は北九州高速に比べ約２倍の交通量があり、交通集中に起因した渋滞の割合が多くなることで、追突事故の件数が４倍以上多くなっている。

福岡高速の事故率は85.5件／億台キロ、北九州高速の事故率は63.1件／億台キロとなっている。

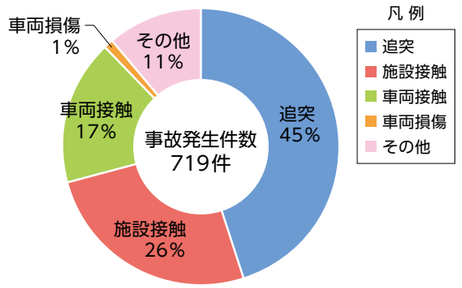


図7-1-3　福岡高速の事故形態(令和元年度)

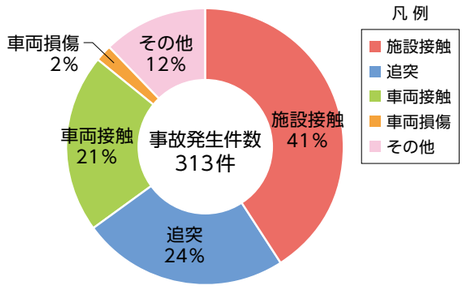


図7-1-4　北九州高速の事故形態(令和元年度)

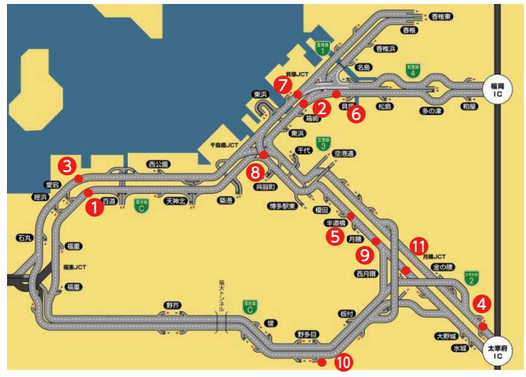
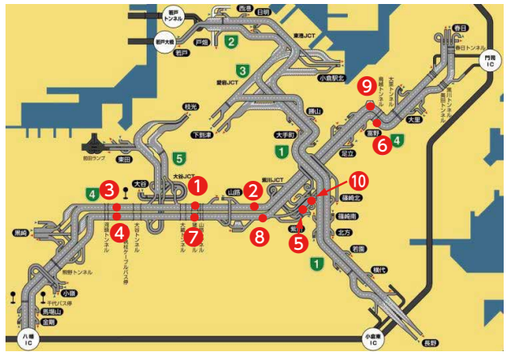


図7-1-5　福岡高速の事故多発箇所(令和元年度)

ワースト10順位

順位	線名	区間	形態別					総件数
			追突	施設接触	車両接触	車両損傷	その他	
❶	1下	百道西 → 愛宕	4	31		1	2	38
❷	1下	貝塚JCT西 → 箱崎	21		11			32
❸	1上	愛宕 → 百道西	6	15	4		3	28
❹	2下	大野城 → 水城	24	1	2		1	28
❺	2上	月隈 → 半道橋	16		2		2	20
❻	4上	松島 → 貝塚JCT南	12	1	3		1	17
❼	1上	箱崎 → 貝塚JCT西	13		2		2	17
❽	2上	呉服町 → 千鳥橋JCT南	11		5			16
❾	2上	月隈JCT北 → 月隈	6	1	5		3	15
❿	5下	野多目東出口	13		1			14
⓫	2上	月隈JCT南 → 月隈JCT北	11	1			2	14

形態別５件以上



ワースト10順位

順位	線名	区間	形態別 追突	施設接触	車両接触	車両損傷	その他	総件数
❶	4上	大谷JCT合流 → 山路B	14	1	4		4	23
❷	4上	山路 → 紫川IB分岐	14	3	2		2	21
❸	4上	黒崎西E → 大谷JCT(ク)分岐	8	4	6		1	19
❹	4下	大谷JCT(ク)合流 → 黒崎西G	4	5	2		2	13
❺	渡り	紫川JCT-B		6	4		1	11
❻	4下	大里南C → 富野	1	4	1	1	3	10
❼	4下	山路C → 大谷JCT分岐	3	2	1		4	10
❽	4下	紫川IC合流 → 山路D	1	2	5		1	9
❾	4上	富野 → 大里北B		5		1	2	8
❿	1上	紫川JCT-C	2	1	4			7

形態別５件以上

図7-1-6　北九州高速の事故多発箇所（令和元年度）

（２）渋滞

公社では「時速20km以下で低速走行又は停止発進を繰り返す車列が、500m以上かつ30分以上継続した状態」を渋滞と定義している。

福岡高速の渋滞要因は、交通集中が最も多く全体の約６割を占め、次いで事故、故障車と続いている（図7-1-7）。北九州高速の渋滞要因は、事故が最も多く全体の４割を占め、次いで故障車、交通集中と続いている（図7-1-8）。

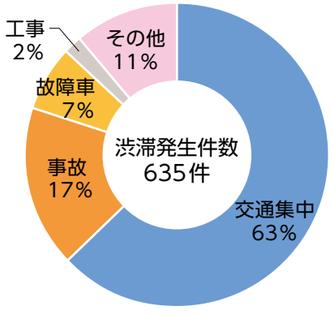


図7-1-7　福岡高速の渋滞要因（令和元年度）

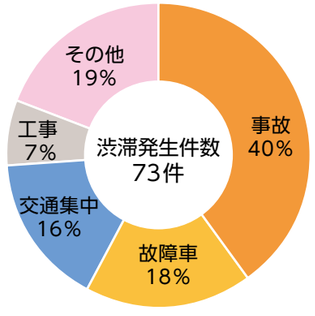


図7-1-8　北九州高速の渋滞要因（令和元年度）

2　これまでの取り組み

（１）取り組みの概要

公社は事故・渋滞対策に役職員一丸となって取り組むため、平成16（2004）年2月に渋滞対策等推進本部を設け、事故・渋滞の分析、対策計画・実施・効果解析を行い、次の対策立案に活かしている。また、近年では、先に示した事故形態や渋滞要因の把握のほか、車の位置情報や挙動（加速・減速に伴う加速度など）が得られるETC2.0などのビッグデータを利用しながら、道路における交通渋滞状況及び交通事故状況の詳細な把握に努め、種々の事故・渋滞対策を検討し、対策を実施している。

例えば、事故対策については、「追突」が渋滞又は車両混雑時に発生しやすく、「前方不注意」によるものが多いことから、発生箇所の手前において看板や路面標示などによる注意喚起を強化してきた。また、「施設接触」は、発生箇所がカーブ区間に集中しており、「雨天時のスリップ」「速度超過」「ハンドル・ブレーキの操作不適当」によるものが多いことから、横滑りを防止する高機能舗装への更新や注意喚起看板の設置など、事故要因別の対策に取り組んできた。また、令和２年３月、北九州高速で逆走による死亡事故が発生したことを受け、福岡高速も含めてさらなる逆走対策に取り組んでいる。

渋滞対策は、「交通集中」がJCTや出入口などの分合流で発生しやすいことから、車線拡幅や車線運用の変更、交通の整流化などに取り組んできた。

過去10年間（平成23年度から令和２年度まで）で、事故（逆走対策を含む）・渋滞対策を福岡高速では54件、北九州高速では40件実施してきた。表7-1-1にその対策メニューごとの件数を示す。また対策の一部を事例として(2)､(3)に紹介する。

各々の事例で対策による効果が確認できるが、なお課題なども確認できるため、引き続き、事故及び渋滞の発生箇所、発生要因などを詳細に把握し、交通管理者などと協議を進めながら、さらなるサービスの改善・向上を図っていく。

表7-1-1　対策メニューごとの件数

(単位:件)

		事故、渋滞、逆走対策メニュー 舗　装	路面カラー	区画線 路面標示	看板 反射板	ラバーポール 視線誘導標	その他
福岡高速	54	8	3	18	13	1	11
北九州高速	40	8	1	19	7	3	2
合　　計	94	16	4	37	20	4	13

※同一箇所で複数のメニューをしている場合は主な対策メニューで計上

（２）事故対策の事例

① 福岡高速 百道カーブの事故対策（グルービング工法などの舗装改良）

百道カーブは、１号線13.7kp～14.0kpにある曲線半径200mのカーブ区間（図7-1-9）である。１号線下り百道カーブは手前約１km区間において平たんで緩やかな右カーブが続くことから、平成16年度は速度超過に起因した施設接触事故が10件発生し、この内９件が路面湿潤時の事故であった。

これを受け、平成17（2005）年度～平成20（2008）年度にかけ、交通管理者と協議を進めながら、事故多発箇所を示す注意喚起看板の設置や視線誘導のための高輝度矢印板の設置を実施した。しかし、依然として施設接触事故は増加傾向にあったことから、平成21（2009）年７月、路面の進行方向に沿って溝（幅９mm深さ６mm間隔60mm）を設置するグルービング工法を採用した（図7-1-10）。グルービング工法は、曲線部においてコーナリング時の横滑り防止効果を期待したもので、施工により事故件数が一旦は減少したが、平成24（2012）年度以降再び増加傾向にあったため、平成28（2016）年２月に滑り止め効果を付与した排水性舗装に更新した結果、平成28年度以降の施設接触事故は年１件以下となった（図7-1-11）。

グルービング工法は、対策効果の確認によってその他の事故多発カーブでも採用されたが、路面上に設けた溝によって２輪車を中心にハンドルをとられるなどのご意見もいただいており、事故防止と快適な走行を両立できる方法などについて、今後も検討を重ねていく必要がある。

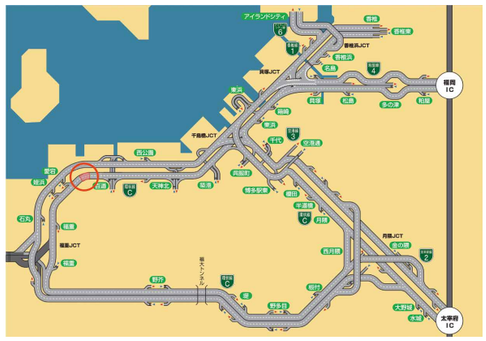


図7-1-9　位置図（百道カーブ）

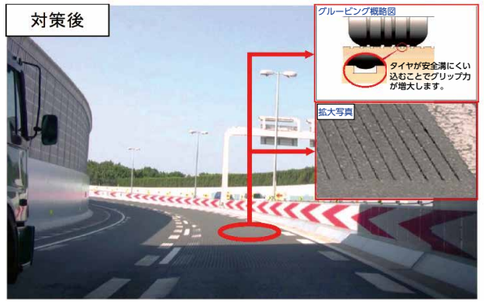


図7-1-10　グルービング工法

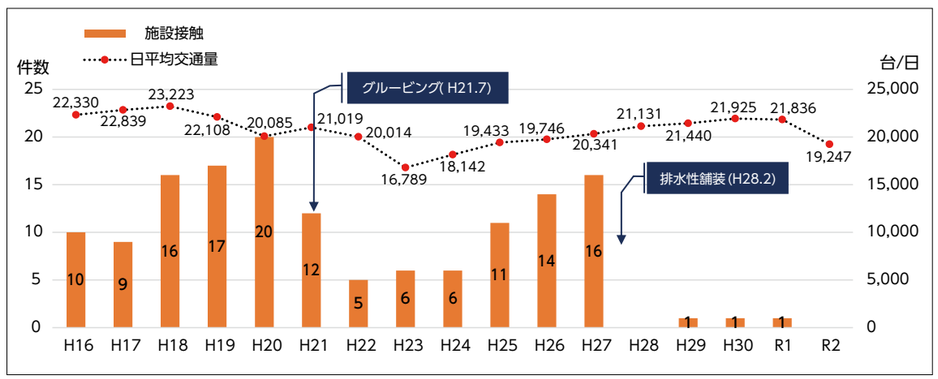


図7-1-11　百道カーブにおける交通量と施設接触事故件数の推移

② 北九州高速 紫川JCTの事故対策（滑り止め工法の誘導案内）

紫川JCTは、北九州市の都心部と南部方面を連絡する１号線と、門司区から八幡西区へ東西方面を連絡する４号線が立体的に接続する連結路で、約29,000千台（令和元年度）の車両が行き交っている。この内、紫川JCTのＢランプは、八幡から門司に向かう４号線上りから１号線（都心部または南部方面）に向かう連結路（図7-1-12）であり、４号線上りから分岐した後、曲線半径30mの左カーブとなっている。４号線の規制速度は60km/hで、Ｂランプからは規制速度30km/hとなっているが、Ｂランプに向けて４号線の平均約２％の下り勾配が約３km続いている。このため、速度超過に伴う施設接触事故が平成26（2014）年度に12件発生していた。

そこで、１号線の都心部または南部方面への誘導のため設けていた路面カラーを踏襲しつつ、耐すべり性能の高い工法を採用し、平成28年３月に舗装を更新した（写真7-1-1）。この結果、平成27（2015）年度以降の事故件数は半分以下に減少する効果が得られた（図7-1-13）。

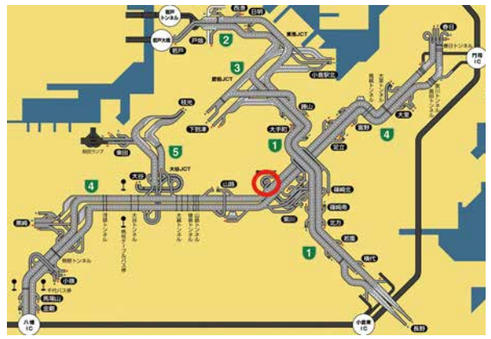


図7-1-12　位置図（紫川JCT（Ｂランプ））

写真7-1-1　対策後（滑り止め工法の誘導案内）

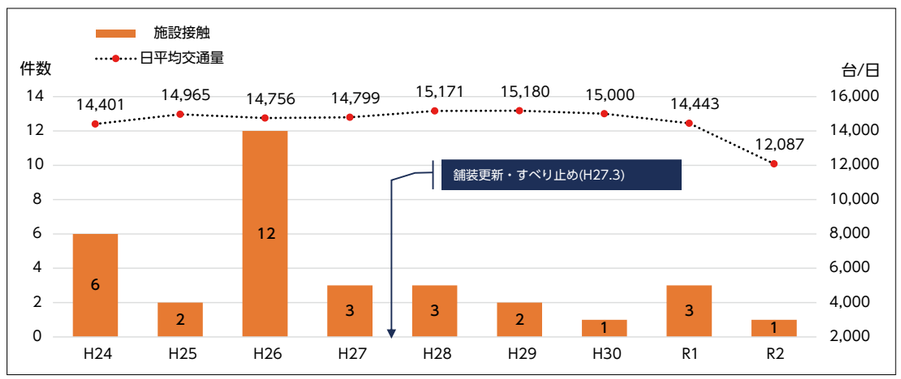


図7-1-13　紫川JCT（Ｂランプ）における交通量と施設接触事故件数の推移

③ 逆走対策

福岡高速と北九州高速では、平成26年度から平成30（2018）年度までに、合計23件の逆走車が確認され、逆走の起点となった出口部や、入口と本線の合流部などでは、その都度交通管理者と協議を進めながら、大型矢印路面標示の設置や進入禁止看板の設置などの逆走対策を行ってきた。このような中、令和２年３月16日22時過ぎ、北九州高速１号線下り7.9kp（勝山入口合流部）付近で、第１走行車線を走行中の順走車（普通乗用車）に、下到津方面から誤進入した逆走車（軽乗用車）が正面衝突し、順走車の運転手は軽傷、逆走車の運転手は死亡する重大事故が発生した。

これを受け、令和２年度から福岡高速（38カ所）と北九州高速（35カ所）の全ての出口部で大型矢印路面標示の設置や進入禁止看板の設置、高輝度矢印板の設置を実施した（図7-1-14）。さらに、令和３（2021）年度からは、入口と本線の合流部などで、ラバーポールの設置や高輝度矢印板の設置に取り組んでいる。これらの対策は、逆走に至りにくい構造や逆走地点での分かりやすい案内・注意喚起を期待して設置する対策で、過失などによる「逆走事故ゼロ」を目指し、今後の経過にも注視していく必要がある。

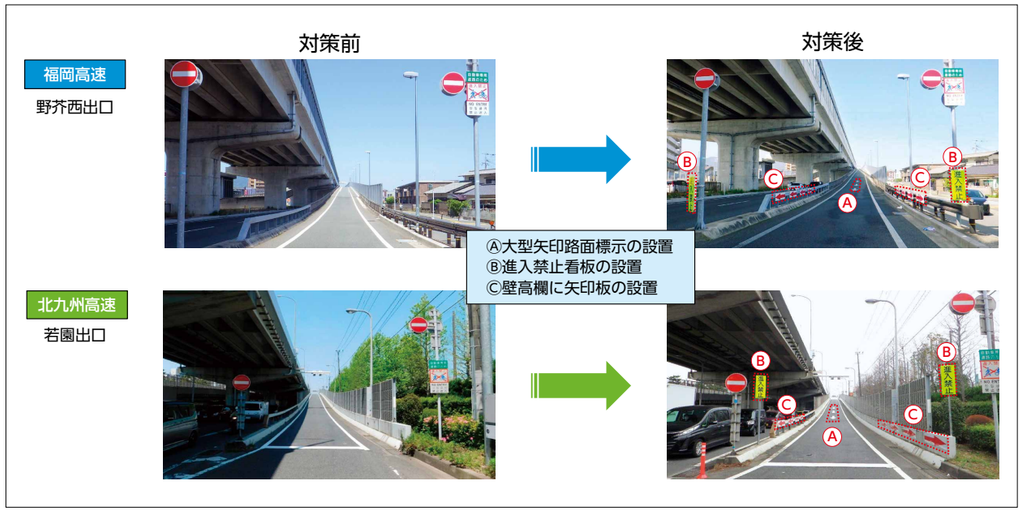


図7-1-14　出口部における逆走対策の事例

（３）渋滞対策の事例

① 福岡高速 貝塚JCT渡り線（上り）の２車線化

貝塚JCTは福岡高速１号線と４号線が立体的に接続するJCTである（図7-1-15）。貝塚JCTは４号線から１号線の香椎方面と天神方面にそれぞれ１車線で分岐する車線運用がなされていた（写真7-1-2）。平成23年度の貝塚付近の断面交通量は約17,700台で、この内約16,600台が天神方面に向かう貝塚JCT渡り線（上り）の交通であった。このため、貝塚JCT渡り線（上り）では、交通集中による渋滞が年間30件を超え、平成24年度の福岡高速環状線の完成を前にさらなる渋滞の悪化が懸念されていた。

そこで、貝塚JCT渡り線（上り）の２車線化に向け交通管理者と協議を進め、橋桁の改良や高欄の改良により車線を拡幅し、さらにグルービング工法による事故防止対策とカラー舗装による分岐案内をあわせて実施し、平成24年２月29日午前０時から２車線で供用した（図7-1-16、写真7-1-3）。この結果、平成24年度以降の渋滞件数は３分の１以下となる大きな効果が得られた（図7-1-17）。一方、ボトルネックが東浜出口付近へと移り、②に記載している東浜出口付近での新たな課題に取り組むこととなった。

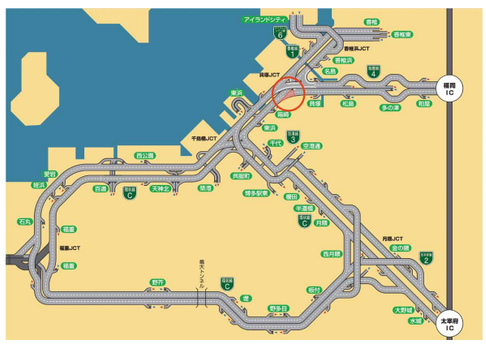


図7-1-15　位置図（貝塚JCT 渡り線（上り））

写真7-1-2　対策前（貝塚JCT 渡り線（上り））

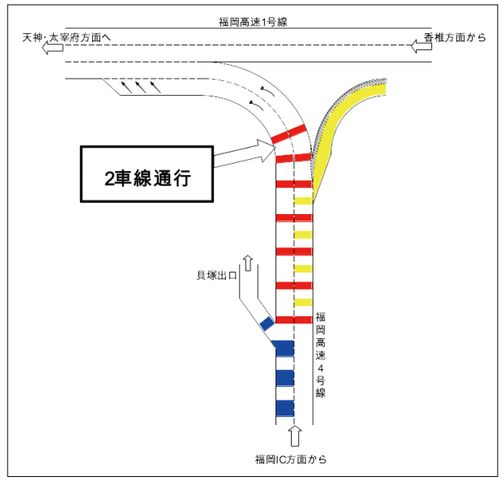


図7-1-16　対策後概略図

写真7-1-3　対策後（貝塚JCT 渡り線（上り））

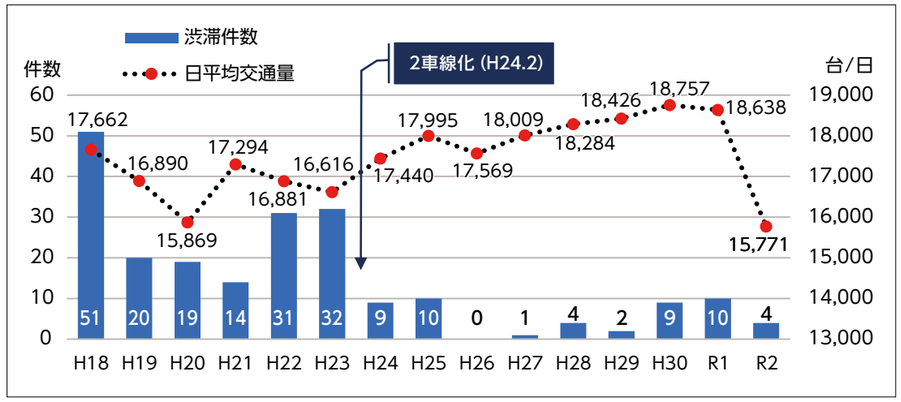


図7-1-17　貝塚JCT渡り線（上り）の交通量と渋滞件数の推移

② 福岡高速 東浜出口付近の渋滞対策

都市高速では、通常、高速本線から出口に降りる（入口から本線に入る）場合、本線での走行速度（60km/h）と出入口の速度（30又は40km/h）差を安全かつスムーズに走行するために必要な車線として、本線とは別に減速（加速）車線が設けられる。１号線下り東浜出口（図7-1-18）は、当初、一般には開放しない管理用出口として建設し、一般のお客様は本線延伸までの暫定利用の予定であった。しかし、本線延伸後も引き続き一般のお客様が利用できる出口となり、本線３車線の内、出口に繋がる最右車線を減速車線とし、東浜出口手前の本線は２車線となった。

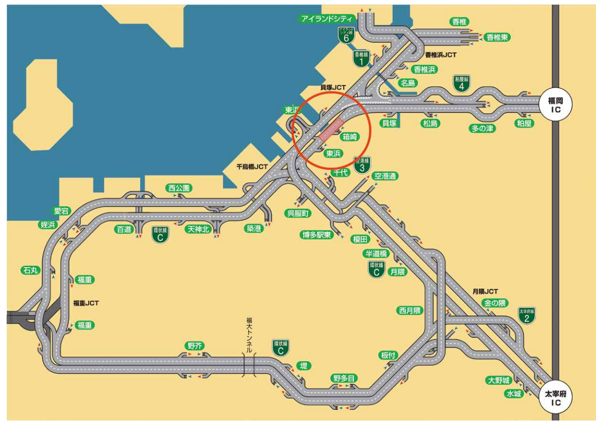


図7-1-18　位置図（東浜出口付近）

平成24年度以降交通量は、福岡高速環状線の完成もあって増加傾向にあり、平成27年度の断面交通量は約４万台／日を超える状況となっていた。このような中、１号線下り東浜出口付近では箱崎入口からの流入や、先述した貝塚JCT渡り線（上り）の２車線化などによって朝夕の時間帯を中心に交通が集中し、平成27年度の渋滞は年間100件を超えた（図7-1-19）。

この状況を改善すべく、カメラによる交通流動の確認や交通シミュレーションによる整流化の検討などを行った結果、導流帯の移設による東浜出口への分岐位置の変更及び箱崎入口合流と車線絞り込みの離隔変更、車線境界線（破線から実線へ）の変更、側方余裕幅の変更により、捌（さば）け交通量が５～８％増加することを確認したため、交通管理者と協議を重ね、平成29（2017）年５月に改良工事を実施し（図7-1-20、21）、平成30年１月に大型矢印路面標示を設けた。渋滞件数は大きく変わらなかったものの、対策前後１年間を比較すると、交通集中による２km以上の渋滞が53件から36件に減少する効果を確認できた（図7-1-22）。

引き続き、効果の高い実現可能な対策に向けて、県、市など関係機関と調整しながら検討を進めていく。

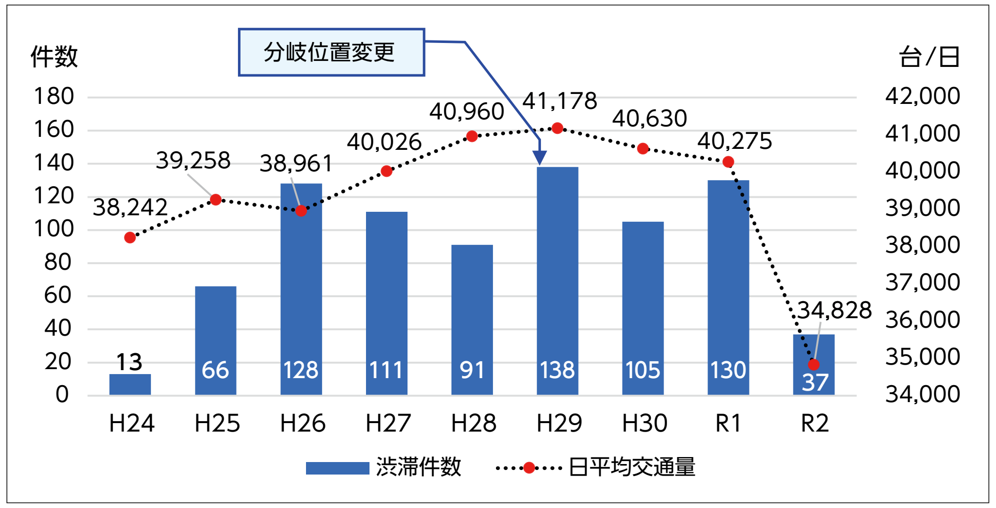


図7-1-19　東浜出口付近の交通量と渋滞の推移

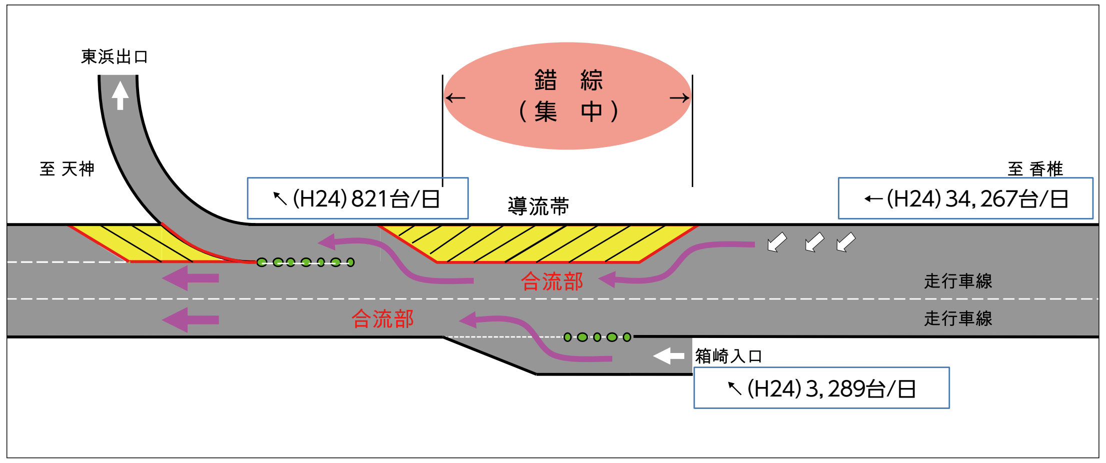


図7-1-20　対策前（東浜出口付近）

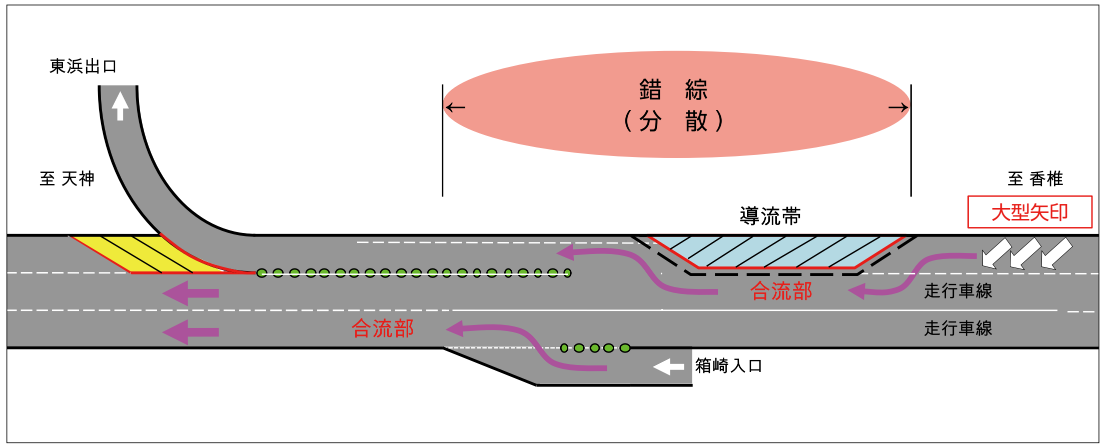


図7-1-21　対策後（東浜出口付近）

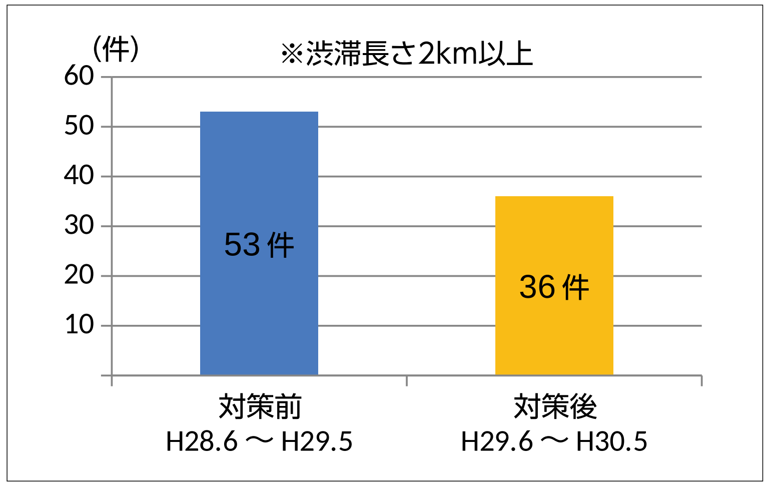


図7-1-22　対策前後の渋滞件数比較（渋滞長さ2km以上）

粕屋線の一部区間における規制速度の変更

式　哲央

コラム column

都市高速道路の規制速度は一般に60km/hですが、九州自動車道太宰府ICと西九州自動車道を連絡する福岡高速の太宰府線（金の隈～太宰府IC）及び環状線の一部区間（板付～福重）は設計速度80km/hで建設され、規制速度も80km/hとなっています。

このほかに粕屋線（貝塚～福岡IC）の一部区間が規制速度が60km/hから80km/hに変更されたことをご存じでしょうか（図−1）。

粕屋線は元々設計速度60km/hで建設され、規制速度も60km/hで供用していました。粕屋線の道路線形はほぼ直線で、縦断勾配が緩やかなこともあり、観測される実勢速度は約80km/hでした。

一方で警察庁は平成22（2010）年８月19日に「交通規制基準」を改正し、自動車専用道路などの最高速度を見直しました。これを契機に、道路管理者は現行規制速度について、実勢速度と現行規制速度が乖離（かいり）している路線を中心に点検することが求められました。具体的には曲線半径、片勾配、視距、合成勾配、縦断勾配、車線幅員及び路肩幅員の各項目の数値について、設けられた基準を満足すれば規制速度の変更対象区間となります。公社でも福岡高速及び北九州高速の全路線を対象に点検が進められ、結果、粕屋線（福岡高速４号線）の一部区間（約５km）で80km/hの基準を満足することを確認し、警察との協議が重ねられました。こうして、平成29（2017）年２月27日０時から、粕屋線の規制速度は80km/hとなりました。規制速度が上がると、実勢速度も上がりそうですが、実際は、規制速度の変更前後で実勢速度の差は３km/h以下となっており、特に大きな混乱も生じませんでした。

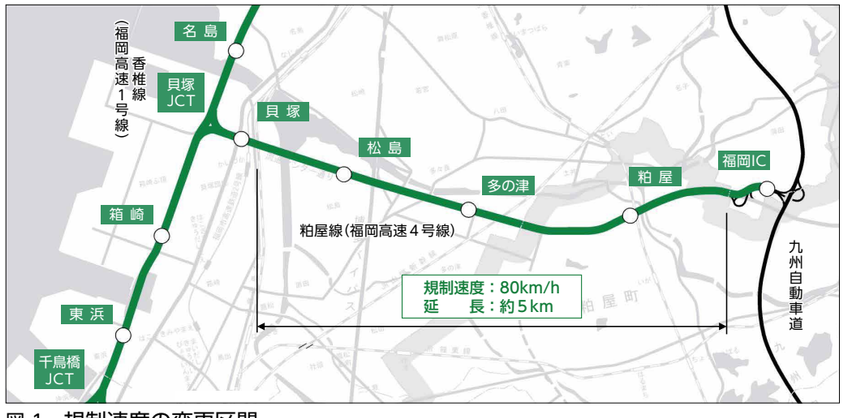


図-1　規制速度の変更区間

福岡西料金所ETCレーン増設

白水 敬治

コラム column

福岡西合併料金所（以下料金所）は、平成13（2001）年10月に福岡高速１号線と福岡前原道路の接続に伴い福岡前原から１号線に流入する車両について福岡県道路公社との合併収受を開始し、平成18（2006）年11月にETCを１レーン運用開始しました。

ETC運用開始当時は日平均交通量8,400台でした。しかし、福岡高速５号線の連結（平成23（(2011)）年2月）に加え、二丈浜玉道路の無料化（平成25（(2013)）年4月）もあり、交通量が年々増加傾向でした。平成30（2018）年には日平均交通量15,000台に達して、ETCの処理能力である800台/hを超過する日がほとんどとなり、平日の朝夕及び土日祝のレジャー帰りのピーク時では渋滞が多く発生する状況となりました。また、ETCカード未挿入や設備故障対応などによりETCレーンを閉鎖した際にも渋滞が頻発していました。

このため、ETC設備の処理能力の拡大及びETCレーンのバックアップ機能の確保を図ることとし、平成31（2019）年3月8日に福岡高速道路へ流入するETCレーンを１レーン増設して２レーン体制の運用としました。

この料金所の管理主体は福岡県道路公社ですが、福岡県道路公社から工事の委託を受け、このレーン増設に伴い当公社に設置しているETC中央装置の改修も行い、これらにかかる費用は基本的に折半となりました。

また、新たにカード未挿入などの車両トラブル対策として、福岡県道路公社との協議によりリカバリー機能を整備しました。リカバリー機能とはETCカード未挿入や挿入異常などでETC無線通信が正常にできなかったお客様に対して再度リカバリーアンテナで車載器による無線通信を行うものです。従来はETC無線通信が正常にできなかった場合、精算事務所の職員が、ETCレーンに進入した車のお客様からETCカードを受取って料金所ブース内のカード処理機で精算するため、相応の時間を要していましたが、リカバリー機能を整備したことで対応時間の大幅な短縮が可能になりました。

令和元（2019）年度の日平均交通量は15,200台でしたが渋滞などの頻度は減少し、今回のレーン増設による渋滞解消の効果があったと考えられます。

リカバリーアンテナ

第２節　道路情報の提供

都市高速道路の交通を円滑に処理し、お客様の「安全性」と「快適性」を確保する目的で、様々なツールを活用して種々の道路情報を提供している。

ここでは、第６章第２節　交通管理管制業務で述べている道路情報板以外のツールについて述べる。

（1）ハイウェイテレホン

ハイウェイテレホンは、お客様サービス向上の一環として、また、お客様からのお問い合わせに対する業務の省略化に繋がることから、福岡高速では平成16(2004)年度、北九州高速では平成21(2009)年度より運用を開始した。

情報提供媒体は、電話及び公社ホームページである。お客様が福岡高速ハイウェイテレホン及び北九州高速ハイウェイテレホンに電話すれば、各高速の交通管制が発信する情報(５分毎に更新)を音声で聞くことができる。また、その音声情報は公社ホームページにも掲載され、誰でも閲覧することができる。

情報提供内容は、交通管制システムで処理されるデータから渋滞情報、所要時間情報及び通行止め情報(５分毎の自動更新)を自動的に収集及び編集し、これらの情報を自動音声で提供するというものである。また、交通管制室で工事規制や注意喚起情報を追加する機能も備えている。

これにより、福岡高速、北九州高速ともに24時間365日、最新の交通情報を自動で提供することが可能となった。

（2）日本道路交通情報センター（通称：JARTIC）

(公財)日本道路交通情報センターは、全国の道路交通情報を一元的に収集・提供するために設立された公益法人であり、公社も平成19(2007)年度に当センターと協定を交わし、福岡高速及び北九州高速の道路情報を提供している。

情報提供媒体は、ラジオ、テレビ放送、電話、インターネット、カーナビゲーションなど様々なメディアを活用している。

情報提供内容は、以下の「道路情報」、「交通情報」、「案内情報」に大別される。

① 道路情報

・道路の工事による通行規制に関する情報
・道路の構造、道路工事などの状況に関する情報

② 交通情報

・交通渋滞及び所要時間に関する情報
・交通事故及び料金所の閉鎖による通行規制に関する情報
・凍結、降雪、台風及び濃霧などの異常気象、又は地震などの災害による通行規制に関する情報
・その他道路交通に支障を及ぼすと思われる情報

③ 案内情報

・新設道路の供用開始などに関する情報
・ルートの案内
・道路交通に大きな影響を与える行事などに関する情報
・車両制限令に関すること
・高速道路の安全走行についての広報など

福岡・北九州高速と接続する九州自動車道や一般道の道路情報も集約されており、より質の高い道路情報の提供が可能となっている。

（3）防災メールまもるくん

防災メールまもるくんは、福岡県が災害時の情報発信に運用するメール配信システムであり、公社では平成20(2008)年度より運用を開始した。

情報提供媒体は、お客様の携帯電話またはPCのメールである。

情報提供内容は、通行止め情報のみであり、防災メールまもるくんに無料登録したお客様の携帯メールアドレスなどに情報を送信するものである。通行止め情報が更新されるタイミング(例えば、通行止め区間が複数あれば、各々の区間が解除されるタイミング)ごとに、情報提供を行っている。

防災メールまもるくんは、ハイウェイテレホンデータとリンクしており、最新の通行止め情報を自動でメール配信することが可能となった。

（4）LINE

LINEは、LINE㈱が提供するソーシャル・ネットワーキング・サービスであり、お客様への情報提供を目的として、公社の公式アカウントを平成30(2018)年３月より運用開始した。主な情報提供媒体はお客様のスマートフォンである。

また、同年５月からは、「友だち追加(登録)」したお客様に対し、主に工事による規制やイベント情報など、お客様に役立つ情報を提供している。

一度登録するとお客様が自動的に情報を受け取れる点は防災メールまもるくんと同様であるが、事前情報を受け取れる点が大きな違いである。これにより、お客様が早めに規制に関する情報を得たうえで、余裕をもってお出かけの際のルートを検討することが可能となった。

（5）VICSとETC2.0

VICSは、渋滞や交通規制などの道路交通情報を、FM多重放送や路側アンテナを使ってリアルタイムにカーナビゲーションに届けるシステムである。公社では、平成11(1999)年４月に福岡・北九州高速に路側アンテナ(2.4GHz電波ビーコン)を設置してサービスを開始したが、2.4GHz電波ビーコンによる情報提供は、令和３(2021)年度末でサービスを終了した。

新サービスとしてETC2.0によるサービス提供を検討している。このサービスは、路側に設置したアンテナ(ITSスポット)と車に搭載されたETC2.0対応カーナビゲーション間の双方向通信機能を活用し、車両の挙動情報を路側で収集する一方で、運転支援などを目的とした情報を走行車両に提供するものである。具体的には次のようなサービス提供を検討している。

① 渋滞回避支援

・渋滞・通行止め発生時に簡易図形などによって経路選択支援や一般道への迂回支援
・都心部に向かう車両に対して、静止画による道路状況の情報の提供

② 安全運転支援

・事故多発、路面凍結、落下物、工事規制などの発生箇所手前での情報の提供

③ 緊急時支援

・地震による通行止め、トンネル内での火災事故などの情報の提供

第３節　お客様との対話

公社では、サービス向上の参考とするために、お客様からのご意見やご要望をお聞きする取り組みや、都市高速をより便利にご利用いただくために様々な媒体を使って情報発信を行っている。

1　お客様からのご意見と対応

お客様から直接お聞きしたご意見をもとに、公社に望まれる対策やサービス改善などの参考とするため、道路モニター制度の導入や顧客満足度調査などを実施し、サービス向上に努めている。

（1）道路モニター制度

平成８(1996)年度に、「福岡北九州高速道路モニター会議」を設置し、一般公募により20人(福岡・北九州各10人)に道路モニターを委嘱した。以後、毎年度一般公募により１年間の任期で委嘱し、アンケート調査などを行っている。

当初は、道路モニターのご意見やご要望を直接お聞きするために福岡地区及び北九州地区のそれぞれで年１回ずつの道路モニター会議を開催し、会議後には現場視察を行い、都市高速へのより一層のご理解を深めていただいた。

平成22(2010)年度からはご意見やご要望を幅広くお聞きして迅速に取りまとめるため、これまでの道路モニター会議方式からインターネットによるアンケート方式へ実施方法を変え、これに伴い道路モニター数も50人(福岡・北九州各25人)に変更した。当初アンケートは、１回あたり５問程度をメールで各道路モニターに送信し、回答もメールで受け取る方式で実施していたが、平成23年度より、メールによる送受信方式からサーバーへ直接アクセスしていただき、そのページで回答する方式に変更した。これにより道路モニターとのやりとりが容易となり、回答も行いやすくなったことから、アンケート回数５回、１回あたりの質問数を10問程度とした。その後アンケート回数や質問数を適宜見直し、令和３(2021)年度はアンケート回数２回、１回あたりの質問数30問程度で実施している。

（2）顧客満足度(CS)調査

都市高速をご利用になる不特定多数の方からご意見やご要望をお聞きし、一層のサービス向上の参考とするため、平成19(2007)年度から顧客満足度調査を開始し、２～３年おきに行っている。調査方法は、調査開始当初から料金所などで調査票を配布し郵送で回答を回収する「調査票調査」と「インターネット調査」の２通り実施していたが、令和３年度の調査では新型コロナウイルス感染症予防の観点から、公社ホームページからアクセスするアンケートページとインターネット調査会社を利用した「インターネット調査」のみとした。満足度、重要度については、「公社のイメージ」「走りやすさ、快適性」「料金(窓口)」「各種情報提供」の４項目を、福岡高速と北九州高速に分けて調査している。

これまでの調査の概要は表7-3-1のとおりである。

表7-3-1　顧客満足度調査の概要

回	年度	調査期間	調査方法 a 調査票 bインターネット	福岡高速	北九州高速
1	H19	平成19(2007)年６月26日 ～平成19年10月30日	a 配布数　40,000枚 回収数　8,031枚 (回収率　18.5%) bアンケートページ 回答数　865件	満足度　3.60 重要度　—	満足度　3.52 重要度　—
2	H23	平成23(2011)年11月11日 ～平成24(2012)年２月24日	a 配布数　35,000枚 回収数　5,420枚 (回収率　15.5%) bインターネット調査会社 回答数　5,960件	満足度　3.60 重要度　4.24	満足度　3.61 重要度　4.18
3	H26	平成26(2014)年10月30日 ～平成27(2015)年２月28日	a 配布数　27,000枚 回収数　4,584枚 (回収率　17.0%) bインターネット調査会社 回答数　5,500件	満足度　3.57 重要度　4.15	満足度　3.61 重要度　4.19
4	H28	平成28(2016)年９月16日 ～平成29(2017)年３月10日	a 配布数　30,540枚 回収数　4,306枚 (回収率　14.1%) bインターネット調査会社 回答数　14,960件	満足度　3.65 重要度　4.22	満足度　3.58 重要度　4.11
5	H30	平成30(2018)年10月５日 ～平成31(2019)年３月15日	a 配布数　35,190枚 回収数　4,948枚 (回収率　14.1%) bインターネット調査会社 回答数　10,300件	満足度　3.79 重要度　4.24	満足度　3.83 重要度　4.24
6	R３	令和３(2021)年12月17日 ～令和４(2022)年１月18日	b 公社ホームページ アンケートページ インターネット調査会社 回答数　6,737件	満足度　3.82 重要度　4.29	満足度　3.82 重要度　4.28

（3）お客様からのお問い合わせ対応

公社へは毎日、電話やホームページを通じてお客様から様々なお問い合わせや苦情が寄せられている。公社お問い合わせ電話窓口へのお問い合わせ件数は、平成28(2016)年度から令和２(2020)年度までの年平均で、福岡高速は3,670件、北九州高速は1,620件であった。また、公社ホームページへのお問い合わせ件数は、年平均で90件であった。

電話による主なお問い合わせ内容としては、ETCの通信状況などに関するものが全体の３割強を占めており、その他道路案内や渋滞状況、料金・割引に関するお問い合わせも多くいただいている。

台風や地震などの災害時や降雪・低温が予想される際には、状況に応じて夜間や休日においても電話対応できる体制を組むこととしており、長時間通行止めなどを行った際には多くのお問い合わせがある。例えば、平成30(2018)年７月の西日本豪雨の際には全６日間で約1,900件、令和３年１月の大雪の際には全３日間で約520件のお問い合わせがあった。

公社に寄せられたお客様からのご意見については、ただちに担当部署などへ情報を共有し、必要に応じて対応を行い、お客様に気持ちよくご利用いただける都市高速を目指している。

また、公社ホームページでは、お客様からのお問い合わせが多い内容(料金・道路案内など)について情報を提供している。利用する出入口をクリックすると所要時間と距離が瞬時に分かる「時間距離検索」(図7-3-1)や、JCT部の走行方法について実際に走行している動画で分かりやすく解説している「動画で案内！都市高速」(写真7-3-1)などのコンテンツをリリースしてきた。今後も、お客様にとって使い勝手が良く必要な情報が提供できるように工夫しながら充実を図ることとしたい。

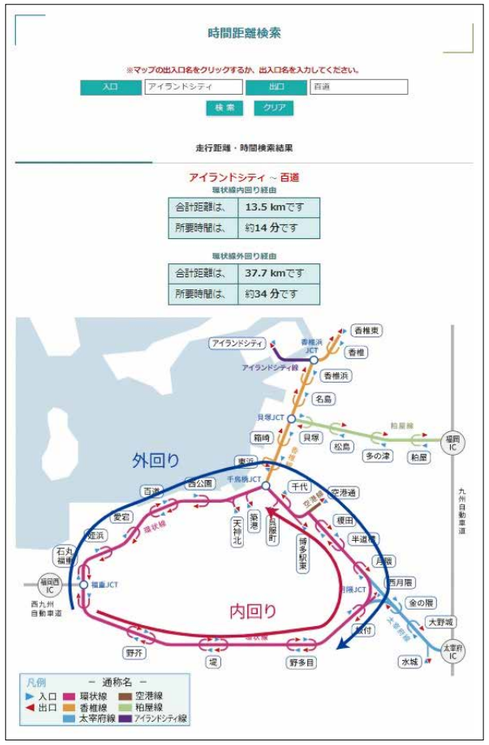


図7-3-1　時間距離検索

写真7-3-1　動画で案内！都市高速

（4）お客様のご意見を参考にした改善事例

より利用しやすい都市高速を目指し、道路モニターや電話などでお客様からいただいたご意見・ご要望については、全社で共有し、お客様サービスの改善に努めている。

主な改善事例として、分岐部がわかりにくいというご意見が多かったことから、実際の道路の形状にあわせた案内標識への変更(図7-3-2)、JCTなどの分岐部を立体的にイラストで表現したドライバーズビューのスイスイマップへの掲載やホームページで実際に走行した動画を用いたよりわかりやすい案内(図7-3-3)などの対応を行っている。また、都市高速の出入口付近にどのような観光施設があるのか知りたいというご意見を受け、福岡都市高速や北九州都市高速を利用した観光施設を巡るモデルコースと所要時間を紹介する観光周遊コースをホームページに掲載した(図7-3-4)。

お客様のご意見	案内標識の変更
大手町方面から４号線方面に向かう際、紫川JCTに入ってすぐの篠崎北出口分岐がわかりにくい。わかりやすい表示にして、ルートマークを付けてほしい。	案内標識を実際の道路形状にあわせた表示に変更しました。

●篠崎北出口・紫川JCT分岐

変更前

変更後

図7-3-2　案内標識の改善

お客様のご意見

都市高速は、JCTや出口が分かりにくい。

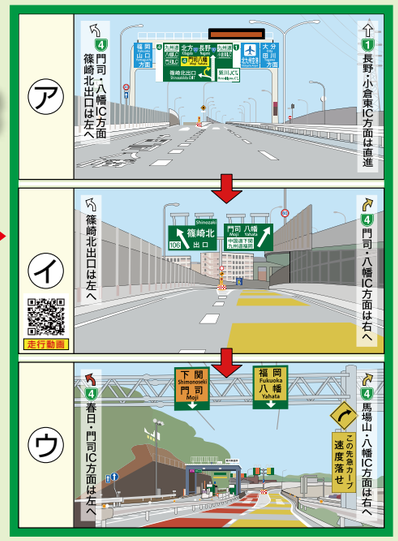
対　応　①

スイスイマップ内に、分かりにくいと言われるJCTの形状を運転者の目線で立体的に表示する「ドライバーズビュー」を採用しました。

JCT（ジャンクション）拡大図

立体的表示を追加

ドライバーズビュー



対　応　②

ホームページ「動画で案内！都市高速」の動画を改良し、JCTや出口付近で動画を一時停止して標識などを赤く囲んで強調しました。

図7-3-3　スイスイマップやホームページでの案内

お客様のご意見

都市高速の出入り口付近の観光案内をしてほしい。時間短縮が見込めれば利用してみたい。

出入り口付近の観光案内

公社ホームページ（観光情報）で都市高速を活用していろいろな観光施設を巡るモデルコースと所要時間などを掲載しました。

福岡都市高速おすすめ観光周遊コース

テーマ別（美術館・博物館、神社、展望台）のコースで観光施設を紹介しながら福岡高速の利用例を記載

例：美術館・博物館コースを選択した場合（抜粋）

スタート
都市高速　水城出口

一般道を走行【20分（11.8km）】
- 国道3号（～［高雄］・左折）
- 県道65号線（［高雄］～［上宝満橋］・左折）
- ・・（略）

スポット①
九州国立博物館（福岡県太宰府市）

都市高速を使用【38分（26.3km）】
29分の短縮！
（略）
- 国道3号（［高雄］～）
- 都市高速　水城～築港（約13分）
- （出口左折）ベイサイド通り（～［対島小路］・右折）
- ・・（略）

一般道のみの走行【1時間7分（25.2km）】
- 県道610号線（［九州国立博物館入口］・右折）
- 県道35号線（［九州国立博物館入口］～［上宝満橋］・右折）
- ・・（略）

スポット②
福岡県立美術館（福岡市中央区）

北九州都市高速おすすめ周遊ルートコース

ファミリー向け又は友人・カップル向けのコースで門司港、小倉、八幡などのエリア別に観光施設などを紹介しながら北九州高速の利用例を記載

例：ファミリー向けコースを選択した場合（抜粋）

時間	エリア	ジャンル	施設
10:00	01. 下関	遊ぶ	下関市立しものせき水族館「海響館」
			約18分　県道57号線と関門トンネル
12:00	02. 門司港	食べる	和洋レストラン三井倶楽部
		遊ぶ	JR門司港駅（国重要文化財指定） 関門海峡ミュージアム（関門海峡をまるごと楽しむ体験型博物館）
			（略）
			約16分　北九州都市高速　春日～下到津 〈次は、小倉エリア 到津の森公園へ〉

図7-3-4　ホームページでの観光案内

2 広報

公社では、お客様にむけて様々な形で情報発信を行い、サービス向上と利用促進に取り組んでいる。

（1）ホームページ

公社では、平成12(2000)年11月からホームページによる情報提供を行っており、現在では以下の内容を随時掲載している。

① 道路情報

「見る！ハイウェイテレフォン　現在の道路交通状況」や通行止めに関するお知らせ、工事規制情報など。

② 料金・割引情報

料金とその仕組み、各種割引に関するお知らせなど。

③ ETCに関する情報

ETC料金割引や各種サービス、ETCレーン設置状況のご案内やETC走行ガイドなど。

④ 都市高速ガイド

路線や時間・距離、出入口とその周辺施設に関するご案内、不正走行に関するお知らせ、走行ルールや安全走行のためのポイントのご案内など。

⑤ 契約・技術情報

公社が実施する入札など契約に関するお知らせ、工事に関する技術基準・要領、各種制度導入、新技術公募、優良工事表彰に関するお知らせなど。

⑥ 企業・IR情報

公社案内やIR情報、通行台数やETCの利用に関する統計情報、建設事業のご案内など。

公社ホームページは、スマートフォンへの対応や多言語表示、FAQ自動応答機能など、社会の変化にあわせた利便性の向上に努めてきたところであるが、今後もお客様のニーズに応える情報提供に努めていきたい。

（2）イラスト地図「スイスイマップ」

公社では開通当初より都市高速道路図を作成するとともに、都市高速における乗り降りの間違いや方向間違いなどを減らすために、都市高速の延伸に伴い複雑になったJCT部などをわかりやすく表現したイラストマップを作成し、それぞれ配布していた。現在はより使い勝手を良くするようにこれらを統合したスイスイマップ(写真7-3-2)を作成し、配布している。スイスイマップは、都市高速の関係施設の他、集客施設などに常置している(表7-3-2)。

(令和２年度配布部数　福岡版：約5.8万部　北九州版：約3.6万部)

写真7-3-2　スイスイマップ

表7-3-2　スイスイマップの常置箇所

（福岡：180カ所　北九州：165カ所）

- ・都市高速の全ての料金所
- ・都市高速周辺の大型商業施設
- ・レンタカー会社
- ・NEXCOのサービスエリア及びパーキングエリア
- ・道の駅
- ・主要観光施設及び観光案内所
- ・関係庁舎
- ・自動車学校

など

（令和３年３月31日現在）

（3）他施設との提携「得走スポット」

平成14(2002)年に、北九州高速と周辺の施設が提携し、お得にレジャー施設、ホテル、レストランなどを利用できる「UEプラン・RUNRUNキャンペーン」を開始した。その後、提携施設の拡充とともに、福岡高速でも同様の取り組みを開始し、現在の「得走スポット」となった。利用の際には、「得走スポット」の冊子(写真7-3-3)またはスマートフォンの公社ホームページにある「得走スポット」ページを提示することで、施設の入館料や飲食料の割引などの特典を受けることができる。

(令和３年度掲載施設　福岡エリア：25カ所　北九州エリア：22カ所)

写真7-3-3　得走スポット

（4）ラジオCM

通勤・通学やお出かけなどでお車を運転される方に、工事による規制や通行時の注意点などの都市高速の通行に必要な情報や、時期ごとのイベント情報などを広くお届けするために、ラジオCMを行っている(表7-3-3)。

(令和３年度放送本数：939本)

表7-3-3　令和３年度のラジオCM放送

ラジオ局	放送曜日	番組名	コーナー名及び放送時間	提供クレジット	放送本数
KBCラジオ	月曜日～金曜日	小林徹夫のアサデス。ラジオ	フォーカスイン（午前08時10分頃）	コーナー前	1日1回 年間261本
RKBラジオ	月曜日～金曜日	—	RKB交通情報（17時45分頃）	コーナー前後	1日1回 年間261本
FM FUKUOKA	月曜日～金曜日	MORNING JAM	10時10分頃	—	1日1回 年間261本
	土曜日	—	10時55分頃	—	1日1回 年間52本
	日曜日	—	15時55分頃	—	1日1回 年間52本
LOVE FM	土曜日	NATURAL DRIVIN'	道路交通情報の後（12時20分頃）	—	1日1回 年間52本
					年間計939本

（5）他メディアへの掲載

お出かけ時に都市高速を便利に使ってもらえるよう、地元FM放送局のCROSS FMが発行している冊子に、都市高速の情報や利用の際の注意点などを掲載している。

(ア) 冊子「わくわく課外授業」

夏休み前に福岡市内、北九州地区の小学生に配布される冊子「わくわく課外授業」に、家族でドライブの参考としていただくためドライブマップ(写真7-3-4)を掲載している。
(令和３年度発行部数　福岡市内：約82,000部
北九州地区：約74,000部)

写真7-3-4　わくわく課外授業

(イ) 冊子「SAFETY DRIVE」

福岡県内の指定自動車学校(全38校)で新規免許取得者に配布される冊子「SAFETY DRIVE」に、都市高速を利用する際の知識や利便性をPRするため、「都市高速を利用する際の注意点」、「交通事故・緊急時の対応」などの運転者に必要な知識のほか、「都市高速の出入口」や「ハイウェイテレホン」、「スイスイマップ」の紹介など(写真7-3-5)を掲載している。
(令和３年度発行部数：年間約60,000部)

写真7-3-5　SAFETY DRIVE

（6）イベントの実施

お客様へ都市高速の安全性や利便性などをPRするため、様々なイベントを実施している。

① イベントの実施

公社は、平成30年７月に都市高速を運転したことのない方や運転に不慣れな方を対象として、日本自動車連盟(JAF)と共同してドライブ講習会を開催した(写真7-3-6)。

講習の前半では、JAF講師により、写真や映像などの資料を用いて高速道路を運転する際に気を付けるポイントをわかりやすく講義していただき、後半には、マイクロバスに乗って実際に北九州高速を走行しながら、公社職員が安全に走行いただくための細かいポイントや、都市高速に関する様々な疑問などをクイズ形式により説明した(写真7-3-7)。20代から60代の方まで、幅広い年齢層に参加いただき、講習会終了後のアンケートでは、とても丁寧で分かりやすかったと好評であった。

写真7-3-6　JAFによる講習

写真7-3-7　都市高速を実走しながら説明

② イベントへの参加

これまで、福岡市の「博多どんたく港まつり」や北九州市の「わっしょい百万夏まつり」など、集客が見込まれるイベントに参加し積極的に都市高速のPRを行ってきた。

近年では、福岡市東区の海の中道海浜公園で開催される「土木の日ファミリーフェスタ」や「北九州空港まつり」などに参加し展示ブースを出展している。ブースでは業務の紹介やパネルの展示、都市高速上や橋の上からの映像をVRで体験できるコーナーを設けるなど、都市高速を身近に感じていただけるような企画を実施し、多くの方に楽しんでいただきながら都市高速のPRを図っている。

また、北九州空港まつりではブース内に豪雨災害の義援金箱を設置し(写真7-3-8)、募金に協力いただいた方に都市高速入口のキーホルダー(写真7-3-9)をプレゼントする企画を実施した。平成29(2017)年度には21,416円、平成30年度には27,820円、令和元年度には26,181円の義援金が集まり、全額を豪雨災害義援金として共同募金会を通じて被災地に届けた。

写真7-3-8　豪雨災害の募金

写真7-3-9　料金所入口キーホルダー

北九州高速10億台達成イベント

武市 知大

コラム column

平成29(2017)年７月12日、北九州高速道路は、昭和55(1980)年10月20日の供用開始からの累計通行台数が10億台を突破しました。公社では、これを記念してご利用いただいた多くのお客様へ感謝の気持ちを伝えるべく、「10億台達成記念イベント」として、２つのイベントを開催しました。

第１弾イベントの10億台突破予想クイズは、平成28(2016)年度末時点での累計台数や日平均通行台数などのヒントをもとに10億台を達成する日を予想し、公社ホームページやはがきにより応募していただき、正解者には記念品の公社特製チョロQもしくは料金所入口キーホルダーが贈呈されるものでした。

市政だよりなどの広報物や公社ホームページでの広報、また、１週間にわたりラジオの１コーナーに公社職員がゲストとして出演し、ラジオパーソナリティーと対談するなど、大々的に広報した効果もあり、応募者の総数は552人に上りました。北九州事務所にはイベントに関する問い合わせや報道機関からの問い合わせも多々あり、今までにない盛り上がりとなりました。

見事に７月12日の達成日を当てた当選者50人に加え、特別賞として１歳～７歳の児童７人に記念品がプレゼントされました。

第２弾イベントとして、平成29年８月11日に地元FM放送局のCROSS FMが開催した「わくわく課外授業」のワークショップに出展しました。出展は、VRメガネをかけてスマートフォンの映像を見ると若戸大橋主塔からの眺めや戸畑枝光線の工事現場の様子をバーチャル体験できるというもので、他にも数多くのブースがあるなか、50人近くの方に来場していただきました。

VRがまだ普及していなかったこともあり、子どもを中心にたくさんの人に喜ばれ、中には何度も並んで体験してくれる子どももいました。とくに若戸大橋の主塔からの眺めをバーチャル体験できる映像では、「うわ～」「たかい～」と声を出して喜んだり、本当にその場にいる感覚となり恐る恐る歩いたりする方もいるなど、大盛況となりました。

クイズ記念品のチョロQ

VRメガネの体験

土木の日ファミリーフェスタ

池田 真平

コラム column

土木学会西部支部(福岡地区)では、昭和62(1987)年から毎年土木の日(11月18日)に関するイベントを実施しており、近年は海の中道海浜公園で開催される「親子であそぶ」「親子でまなぶ」をテーマにしたおやこフェスタに参加するかたちで、土木の日ファミリーフェスタを開催してきました。

土木の日ファミリーフェスタのための福岡地区土木の日実行委員には、当公社を含め国土交通省、福岡県、福岡市、大学、専門学校、一般企業など20の団体が参加しています。

土木の日ファミリーフェスタでは、各団体が取り組んでいる業務の紹介、土木や防災に関するパネル展示、重機や工事車両の展示に加えて、建設機械の操作体験、土木クイズラリー、ペーパークラフト体験、クイズに答えてお菓子のつかみ取りといった参加型の催しを開催するなど、家族連れや子どもたちに土木をもっと身近に感じ、知ってもらうための活動に取り組んでいます。

公社の令和元(2019)年度の取り組みを紹介すると、「事故対策・利用促進チーム」、「アイランドシティ線チーム」、「予防保全チーム」の３チームに分かれてたくさんのイベントを実施しました。「事故対策・利用促進チーム」では、都市高速の高架橋ボードゲーム、パトロールカーのペーパークラフト作成など、「アイランドシティ線チーム」では、福岡高速６号線の模型展示とVR体験、鉄筋組立体験など、「予防保全チーム」では、モルタルオブジェ制作、高所作業車乗車体験、パトロールカーと記念撮影などを実施し、多くのご家族や子どもたちに都市高速や土木についての知識や理解を深めてもらうことができました。「予防保全チーム」で実施した高所作業車乗車体験では、「高いところから公園が見渡せてすごい」と声にする子どもたちや、「昔から一度は高所作業車に乗ってみたかったので、とてもいい機会になった」と喜ぶご高齢の方など、長蛇の列ができるほどの人気のイベントとなりました。

残念なことに令和２(2020)年度、令和３(2021)年度(公社主幹事)は新型コロナウイルス感染症の影響により中止となりましたが、今後も土木の日のイベントを通じて、公社が実施する安全・安心な交通サービス提供への取り組みについてご理解いただくとともに、土木が子どもたちにとってより身近な存在となり、今後の土木業界の発展に少しでも寄与できればと願い、これからも土木の日のイベントに参加していきたいと思っています。

パトロールカーの展示

高所作業車の試乗体験

50周年記念イベント

コラム column

野田 幹雄

公社設立50周年を機に、都市高速開通40周年もあわせ、公社では利用者への感謝と公社PRを目的としたイベントを実施しました。

企画にあたっては、土木のPR活動をされている「デミーとマツ」共同代表の松永昭吾氏と(一社)ツタワルドボクとも連携して、まず「自由に発言する、否定しない、むしろさらに深堀りする」の前提で、できる気がしないものも含め14案を抽出(表-1)し、議論を重ねました。新型コロナウイルス感染状況が見通せないため、「少人数・屋外」など、可能な限り感染リスクを軽減する枠組みとしつつ、「話題性・拡散力のあるコンテンツ」とし、最終的に福岡高速ではフォトコンテストと撮影会を、北九州高速では子どもたちによる点検・補修体験を実施することとしました。

■福岡：「トシコーフォトコンテスト」「都市高速(トシコー)潜入撮影会!!」

「トシコーフォトコンテスト」はInstagramを活用して、だれでもスマホなどで手軽に投稿できるようにしました。令和３年７月１日から３カ月の応募期間中819件の応募を得て、審査会(審査員長：進藤環九州産業大学芸術学部准教授)による審査の結果、グランプリ１点を含む計16作品が受賞となりました。10月25日にアクロス福岡で表彰式を行うとともに、アクロス福岡や福岡市役所など計４カ所で作品展示を行いました。

フォトコンテストの応募期間中、「都市高速(トシコー)潜入撮影会!!」も実施しました。一般の方が立ち入れない場所にも「潜入」していただき、普段見られない都市高速の姿を撮影してもらおうという企画です。福岡商工会議所や九州産業大学の学生の協力も得て入念に打合せとロケハンを行い、千鳥橋JCTなど計４カ所で実施することとしました。うち２カ所は国土交通省博多港湾・空港整備事務所の協力を得て、荒津大橋など船上からの撮影会としました。マスコミにも取り上げられ、計25人の枠に122人と多くの応募をいただきました。年代は高校生から80代まで幅広く、1/3は女性の方でした。

当日はまず土木事業や都市高速の座学を行い、撮影会に臨みました。撮影の合間には、都市高速(特に維持管理)にも多くの質問やコメントをいただきました。

普段は入れないコースの設定や手書きメッセージなどによるスタッフ対応に参加者から高い評価をいただき、イベント後もSNSや口コミで様々に発信していただきました。

■北九州：「都市高速(トシコー)マイスターになろう ～橋のお医者さんって何するの？～」

北九州では北九州事務所を中心にアイデアを持ち寄り点検・補修体験の準備を進めました。親子８組の枠に74組と多くの応募があり、抽選により7～14歳のお子さんとその保護者が参加して、令和３年10月30日に北九州事務所敷地でイベントを実施しました。

当日は松永氏と保全課職員の講義から始まり、高所作業車を使った橋梁点検や実際の補修材料を使用したコンクリート補修など本物志向の体験を行いました。体験後は「都市高速(トシコー)マイスター」の称号と名刺を授与するとともに、グッズもプレゼントし、子どもたちもおおいに盛り上がりました。普段見られない管制室見学もあり、盛り沢山のイベントとなりました。

事後アンケートでは全員満点の評価をいただき、公社職員への感謝の声も多数頂戴するとともに、「将来ここで働きたい」との意見も複数いただきました。

都市高速という地元に根差したインフラを管理する以上、事業や業務への理解をいただくことは必要不可欠であり、50周年という形で直接に地元や利用者と触れる機会に恵まれたことは幸いでした。関わった職員も通常業務に加えての準備は大変でしたが、それ以上の大きな充実感を得ることができ、仕事へのモチベーション向上にも繋がっています。今回は関わりの無かった職員も機会を見つけて積極的に参画してほしいと思います。

表-1　当初のイベント案

① スタンプラリー
② 補修現場
③ 料金所・管制室
④ 荒津大橋を登頂
⑤ ストライダー
⑥ 雪合戦
⑦ オープントップバス
⑧ フォトコンテスト、撮影会
⑨ AHキッズレポーター
⑩ トークショー
⑪ ツールド都市高速、マラソン
⑫ 光のトンネル
⑬ １日理事長
⑭ 50の業務体験

表-2　役割分担

関　係　者		主な役割など
噂の土木応援チーム デミーとマツ(松永昭吾氏)		・構想・企画全般 ・都市高速に関する講座 ・フォトコンテスト審査員
(一社)ツタワルドボク		・構想・企画全般
九州産業大学 芸術学部 写真・映像 メディア学科	進藤環准教授	・撮影場所の候補案 ・フォトコンテスト審査員長
	学生など(８名)	・撮影場所の候補案 ・撮影コース選定 ・参加者への撮影技術指導
国土交通省博多港湾・空港整備事務所		・船上撮影の協力
福岡商工会議所産業振興部		・広報などの助言 ・フォトコンテスト審査員
福岡北九州 高速道路公社	イベント部会	・構想・企画全般 ・運営 ・広報、マスコミ対応
	カメラ部 (任意組織)	・撮影コース選定 ・撮影場所に関する講座
	北九州事務所	・補修体験の準備や設営 ・北九州に関する講座
	企画課	・フォトコンテストにおける、審査会、表彰式、展示会

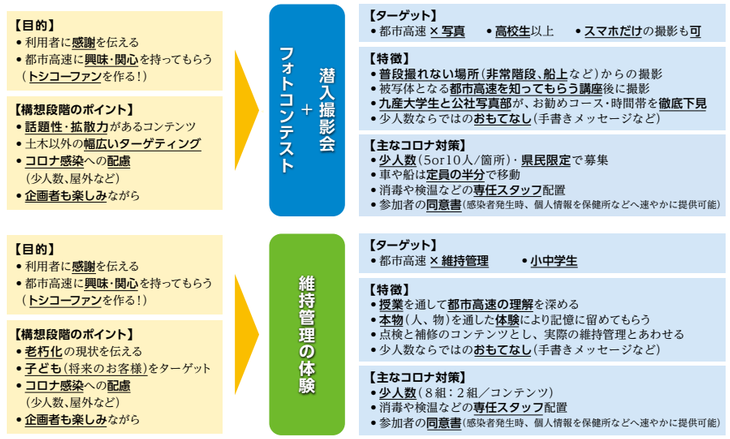


図-1　企画の目的・特徴など

図-2　イベント告知用広報チラシ

危機管理・災害対応　第8章

第１節　危機管理

1. 危機管理と災害対策 ―― 228
2. 災害対策の体制 ―― 229
3. 雪氷対策の体制 ―― 231
4. 他機関との連携 ―― 233

第２節　災害への対応

1. 福岡県西方沖地震 ―― 234
2. 北九州高速 法面災害（平成21、22年） ―― 236
3. 北九州高速 平成30年7月豪雨災害 ―― 238

〈コラム〉
- ●熊本地震の発生による通行止めと初動対応 ―― 243
- ●通行止めの早期実施による被害の未然防止（平成30年7月豪雨） ―― 244
- ●台風による標識柱倒壊に伴う緊急点検 ～技術系職員総出で対応～ ―― 245

第３節　新型コロナウイルス感染症への対応

1. 新型コロナウイルス感染症の発生と公社対策本部の設置 ―― 246
2. 公社における感染防止対策 ―― 246
3. 今後の対応 ―― 249

第１節　危機管理

1 危機管理と災害対策

事業運営に伴う様々な危機に対しその未然防止に努めるとともに、危機発生時の被害の最小化に向け、危機管理の徹底が求められる。公社では、防災業務計画やBCPなどを制定して危機に備えている。

（１）防災業務計画等の整備

公社は、平成８(1996)年４月に災害対策基本法第６条の規定に基づき「福岡北九州高速道路公社防災業務計画」を定めた。この計画は、高速道路などを災害から保護するとともに、災害発生時におけるお客様の安全及び交通を確保するよう、国、地方公共団体その他の関係機関と協力して、万全の措置を講ずることを基本としている。また、同時に「福岡北九州高速道路公社災害対策要綱」を定め、災害対策に関する業務の基本的事項を規定するなど、防災体制の整備を図ってきた。

その後、平成17(2005)年に発生した福岡県西方沖地震を受けて、平成19(2007)年５月に「災害対策基本要領」、「災害対策実施要領」、「地震時構造物点検要領」、「災害時応急対策作業要領」を新たに定め、災害発生時の速やかな対応とさらなる安全対策に努めている。

また、令和２(2020)年２月に災害対策要綱に定める地震時の通行止め基準について、全国的な基準の統一を踏まえ改正を行った。

災害以外の危機に関しても、平成26(2014)年８月に「危機管理基本指針」を定め、様々な危機の未然防止に努めるとともに、万一危機が発生した場合は、迅速かつ的確に対応することとしている。

（２）国民保護業務計画

平成16(2004)年に制定された「武力攻撃事態等における国民の保護のための措置に関する法律」（国民保護法）は、武力攻撃から国民の生命、身体及び財産を保護し、国民生活などに及ぼす影響を最小限にするための、国、地方公共団体などの責務、避難・救援・武力攻撃災害への対処などの措置を定めており、公社は同法第２条第２項に規定する指定地方公共機関として、福岡県知事から指定されている。また、福岡高速及び北九州高速は、県が作成した「福岡県国民保護計画」において、主要路線に位置付けられている。

さらに、公社は同法第36条第２項などの規定に基づき、平成19年３月に「福岡北九州高速道路公社国民保護業務計画」を作成し、福岡県、他の地方公共団体及び関係機関と連携協力し、高速道路などに関する国民の保護のための措置の的確かつ迅速な実施に万全を期することとしている。

（３）事業継続計画（BCP）

福岡・北九州高速ともに、災害直後より緊急車両の通行を確保すべき重要な路線である緊急輸送道路に指定されており、また、「福岡県国民保護計画」における主要路線に位置付けられていることから、危機（災害など）における事業運営に伴う様々な課題に対し、被害の最小化を図り、できるだけ短時間で事業の再開を行う必要があるため、平成23(2011)年12月に事業継続計画（以下「BCP」）を策定した。

災害対策基本法の改正などに伴い、平成27(2015)年３月に一部改訂した後、平成29(2017)年12月には、災害後の行動により具体的な内容を盛り込むなど全面的な改訂を実施した。さらに、平成30(2018)年７月豪雨を受け令和元(2019)年７月に「福岡北九州高速道路公社災害対策要綱」など規程の改正を行った上、BCPも一部改訂を行っている。

BCPは、定期的に、またBCP発動には至らない日常的な事業継続上のトラブルが発生した場合にも、見直しを行うことが望ましいとされており、今後も適宜見直し、改善に努めていく。

2 災害対策の体制

（１）災害対策の体制

公社では、台風や大雨、地震などの災害に備え、「福岡北九州高速道路公社災害対策要綱」で災害体制を定めている。気象状況や地震の程度による発令基準をもとに「注意体制」、「警戒体制」、「非常体制」の３段階の体制をとり（表8-1-1）、適宜道路及び道路設備の点検、関係機関への報告、お客様対応などを行っている。

また、災害発生時には、被害の拡大を防ぎ災害復旧を行うため、必要に応じ公社に災害対策本部を設置し、他の業務に優先し、災害対策業務に従事している。なお、災害や事故発生時には現場状況の情報収集・共有が不可欠であるが、その迅速化のため、公社は現場系チャットツールを令和２年度より導入し、職員及び協力業者の携帯端末にインストールして、危機対応への強化を図っている。

表8-1-1　災害体制とその発令基準

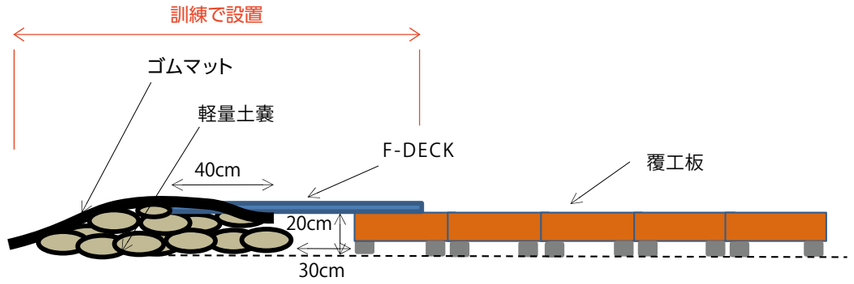
体制の名称	発令基準
注意体制	イ）管内に大雨洪水警報、暴風警報が発令された場合で必要と認められる場合 ロ）台風の進路が未だ明らかでないが、概ねその進路が管内に係るおそれがあり、災害が発生する恐れがある場合 ハ）震度４の地震が発生した場合 ニ）その他発令部長等が必要と認める場合
警戒体制	イ）甚大な災害が発生するおそれが切迫していると認められる場合 ロ）台風が管内に係ることが明らかであり、災害が発生するおそれが切迫していると認められる場合 ハ）相当な災害が発生した場合 ニ）震度５強以上の地震が発生した場合
非常体制	イ）甚大な災害が発生した場合 ロ）甚大な災害が発生するおそれが著しく切迫していると認められる場合 ハ）震度６弱以上の地震が発生した場合

（2）道路の機能回復

福岡・北九州高速は、緊急輸送道路に指定されており、災害による通行止めなどが生じた際には、いち早く機能回復を図る必要がある。

公社は、大地震などに伴う部材の損傷または路面の段差などが発生した際に備え、人力で運搬可能な資機材の確保を進めてきた。令和２年度には福岡高速、令和３(2021)年度には北九州高速において、実際にこれらの資機材を人力で運搬して訓練用に作成した段差・隙間を啓開し(図8-1-1、写真8-1-1)、緊急車両(パトロールカー)が走破する訓練(写真8-1-2)を初めて実施した。

また、浸水の可能性がある箇所への水中ポンプの配備や路上のオイルを素早く吸着する材料の常備とともに、緊急時に素早く出動が可能となるよう補修基地や雪氷基地を設置し補修要員などを待機させている。



開き・段差を再現し、啓開資材を設置する訓練を実施

図8-1-1　啓開資材の設置

写真8-1-1　啓開資材の設置訓練

写真8-1-2　緊急車両の走破訓練

3　雪氷対策の体制

雪氷対策は、福岡・北九州高速の冬季における安全性や円滑な交通を確保するため、積雪や凍結の防止、雪氷時の通行止めの実施、通行止め後の早期開通に向けた除雪作業を行うものである。

公社では、毎年12月１日から翌年３月20日までを雪氷対策期間とし、気象状況をもとに「警戒体制(D体制)」、「出動体制(C，B体制)」、「非常体制(A体制)」の体制をとり(表8-1-2)、道路の凍結防止及び降雪時の除雪対応にあたっている。

例えば、最低気温予測が０℃以下で、一部に放射冷却の予報があり、鋼床版部及び河川上部などで凍結の恐れがある場合には「出動体制」を発令し、作業従事者が出動して凍結防止のための塩化ナトリウムの散布を行っている(写真8-1-3)。

また、大雪、積雪の予報があり、大規模な除雪作業が予想されるときは「非常体制」を発令し、雪氷対策本部を設置するとともに、実際に積雪により通行に危険が生じる場合には、交通管理者(福岡県警察高速道路交通警察隊)や連結する道路管理者(西日本高速道路㈱、福岡県道路公社、北九州国道事務所など)と相互協力し、通行止めを実施した後、除雪作業を行い(写真8-1-4)、早期通行止め解除に努めている。公社の近年の雪氷通行止め実績は表8-1-3のとおりである。

表8-1-2　雪氷体制とその設置基準

体制の名称		体制の設置基準
警戒体制	D体制	1.降雨または小雪の予報があり、最低気温予測が２℃以下のとき 2.晴れてはいるが、最低気温予測が２℃以下で、一部に放射冷却の予報があり、鋼床版部及び河川上部等で凍結の恐れがあるとき 3.予備散布を一部行う必要があるかもしれないと予想されるとき
出動体制	C体制	1.降雨または小雪の予報があり、最低気温予測が０℃以下のとき 2.晴れてはいるが、最低気温予測が０℃以下で、一部に放射冷却の予報があり、鋼床版部及び河川上部等で凍結の恐れがあるとき 3.予備散布を行う必要があると予想されるとき
	B体制	1.降雪、積雪の予報があり、最低気温予測が０℃以下のとき 2.晴れてはいるが、最低気温予測が０℃以下で、放射冷却の予報があり、鋼床版部及び河川上部等で凍結の恐れがあるとき 3.除雪作業や予備散布を積極的に行う必要があると予想されるとき
非常体制　A体制（雪氷対策本部）		1.大雪、積雪の予報があり、大規模な除雪作業が予想されるとき 2.積雪または凍結し、長時間の通行止めに至り、除雪作業などが難航したとき

写真8-1-3　凍結防止剤散布

写真8-1-4　除雪作業

表8-1-3　過去10年の雪氷通行止め実績

年　度	福岡高速		北九州高速	
H23	５回	48時間35分	２回	11時間15分
H24	２回	25時間20分	３回	17時間01分
H25	２回	10時間38分	２回	11時間51分
H26	２回	11時間03分	１回	2時間59分
H27	１回	57時間09分	１回	54時間25分
H28	２回	15時間41分	１回	9時間54分
H29	１回	15時間39分	３回	35時間19分
H30	１回	2時間25分	０回	0時間00分
R1	０回	0時間00分	０回	0時間00分
R2	１回	65時間44分	１回	70時間10分

また近年、全国的に豪雪によって大規模な車両滞留が発生し、通行再開や滞留車両の救出に数日間要したケースが発生している(写真8-1-5)。大規模な車両滞留は社会経済活動のみならず、人命にも影響を及ぼすおそれがあり、各高速道路会社においても、大雪に伴う大規模な滞留を防止するため、気象予報などをもとに通行止めの可能性のある区間を事前にドライバーに周知する取り組みを始めている。

これらの状況を踏まえ、公社でも、異例の降雪が予想される場合には、関係機関との情報共有や連携、躊躇(ちゅうちょ)ない通行止めなどに加え、ホームページやLINEを活用したお客様への事前の注意喚起などの新たな取り組みを進めている。

写真8-1-5　関越自動車道の滞留状況　(国土交通省ホームページより抜粋)

4 他機関との連携

大規模な災害発生時に、関係機関との相互協力により復旧対応を迅速化するため、公社は関係機関と協定を締結している。

(1) 大規模災害時の相互協力

平成23(2011)年３月の東日本大震災のような広域的な大規模災害が発生した場合、都市高速道路は管理区域が比較的狭い範囲に集中していることから、管理区域全体が被災することや、道路管理機能の中枢部が被災することが想定され、単独での応急復旧が困難となる状況が懸念された。これをうけ、平成24(2012)年３月７日、公社は遠隔地に位置し、平時の道路管理が近似している都市高速道路を管理する以下の機関と「震災時等における応急復旧業務の相互協力に関する協定」を締結した。これは、大規模災害時において、本協定団体が管理する高速道路の応急復旧業務の実施に当たり、人材や資機材などについて相互に協力するものである。

【協定先】
- 首都高速道路㈱
- 阪神高速道路㈱
- 名古屋高速道路公社
- 広島高速道路公社

さらに、平成30年７月豪雨による北九州高速の被災をうけ、令和元年７月５日、九州地方整備局と「大規模な災害時の相互応援に関する協定」を締結した。これは、相互の所管施設に、大規模な災害が発生した場合、それぞれの要請に応じて相互応援し、被害の拡大や２次災害の防止及び迅速な復旧を目的としたものである。

(2) 災害時の応急対策

平成17年３月に福岡県西方沖地震が発生し、福岡高速では支承部の損傷、伸縮継手の開き、盛土の段差、盛土部の舗装クラックなどの被害をうけ、民間事業者の協力のもと緊急の点検や補修を行った。これを機に、平成18(2006)年３月１日、公社は下記民間４団体と「災害時における応急対策に関する協定」を締結した。

【協定先(名称は締結時)】
- (社)日本土木工業協会九州支部(RC構造物・擁壁・トンネル・土工)
- (社)日本橋梁建設協会(鋼構造物)
- (社)プレストレスト・コンクリート建設業協会九州支部(PC構造物)
- (社)日本道路建設業協会九州支部(舗装・伸縮装置・標識・遮音壁・高欄)

これは、地震、大雨、台風などの異常な自然現象及び予期できない災害などの場合に管理または工事中の施設において発生した災害の緊急的な応急対策に関して支援するため、必要な建設資機材、技術者及び労力などの確保及びその動員方法を定めて、被害の拡大防止と被災施設の早期復旧に資することを目的としたものである。

さらに、平成30年７月豪雨による北九州高速の被災をうけ、令和元年６月19日、新たに下記民間３団体と協定を締結し、大規模災害への備えを強化している。

【協定先】
- (一社)建設コンサルタンツ協会九州支部(測量設計)
- (一社)福岡県地質調査業協会(地質調査)
- (一社)福岡県建設業協会(土木一般)

第２節　災害への対応

1 福岡県西方沖地震

（1）災害の発生と初動対応

平成17年(2005)年３月20日(日)10時53分頃、福岡県西方沖(深さ９km)を震源とするマグニチュード7.0の地震が発生し、福岡市東区、中央区などで震度６弱、北九州市で震度５弱を観測した。

初動体制は、公社役職員70人、交通管理隊と保全・施設の年間委託業者62人の総勢132人で対応した。福岡・北九州高速とも全線通行止めとし、路面点検、構造物点検を行った。

福岡高速は、支承部の損傷が確認され、今後の余震にも耐えうるよう損傷した支承部の応急復旧を実施し、翌日に全線通行止めを解除した。一方、北九州高速は、損傷が軽微であったことから同日に全線通行止めを解除した。

（2）福岡高速の被害状況と復旧

福岡高速における被災は25カ所(支承部１カ所、壁高欄部７カ所、舗装部５カ所、伸縮継手部５カ所、その他付属物７カ所)で発生し、支承部を除く被害はいずれも軽微であった。地震の被害が少なかった理由として、１号線百道浜の土工部では建設時(平成５((1993))～６((1994))年度)に高速道路の直下地盤の液状化防止を目的とし「締固め砕石ドレーン工法」の採用、平成７年の兵庫県南部地震による震災経験を踏まえた下部工耐震補強工事(平成７((1995))～９((1997))年度)の実施、また、上部工耐震補強工事は地震発生時に３割程度完了していたことなどが挙げられる。

一番大きく被災した千鳥橋JCT橋梁部の被災箇所を図8-2-1に、被災状況と復旧状況を図8-2-2に示す。

① 損傷状況

1) ４径間連続曲線鋼箱桁橋のRC壁式橋脚(千鳥Ⅱ－１・下り線)の可動支承(２本ローラー支承２基)において、橋軸直角方向の地震力によりＧ２桁のローラーくびれ部が引張(曲げ)で破断、ローラー部が抜け出し上沓(うわしゅう)が傾斜した。
2) 同橋脚(千鳥Ⅱ－１・上り線)において、G1桁位置のコンクリートにひび割れが発生した。壁式構造で他の橋脚(上下個別のＴ型RC橋脚)と比較して剛性が高く、地震時に本橋脚に力が集中したものと推察される。

② 応急復旧

1) ローラー破損部は、震度５強程度の余震(気象庁予想)の対策として、支承の鉛直支持性能を保持するためプレートを挿入した。
2) コンクリートひび割れ部に樹脂注入、剥離部にパテ補修を実施した。

③ 本復旧

1) 変位制限装置の設置、耐力向上沓(ローラーくびれ部のサイズアップ)への取り替えを行った。
2) 解析の結果、耐力不足があった箇所は増厚工法と炭素繊維シートにて補強した。

本復旧工事は平成17年11月に完了、復旧総額は約1.6億円であった。なお、災害復旧国庫補助は適用除外に該当したことから申請していない。

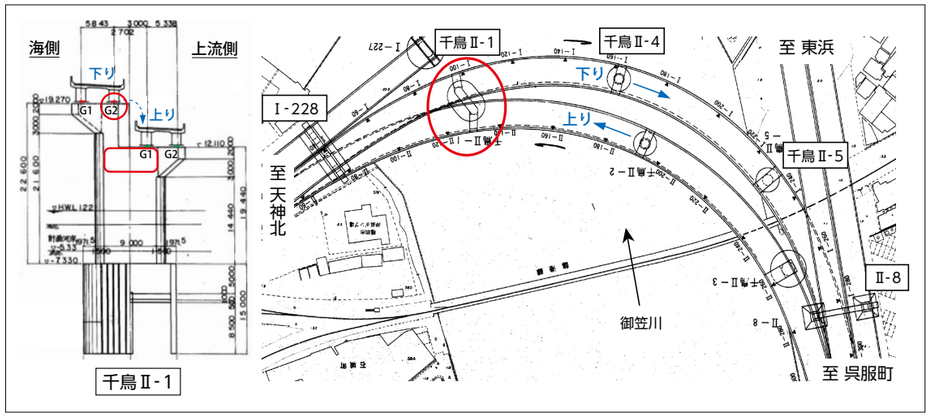


図8-2-1　千鳥橋JCTの被災箇所

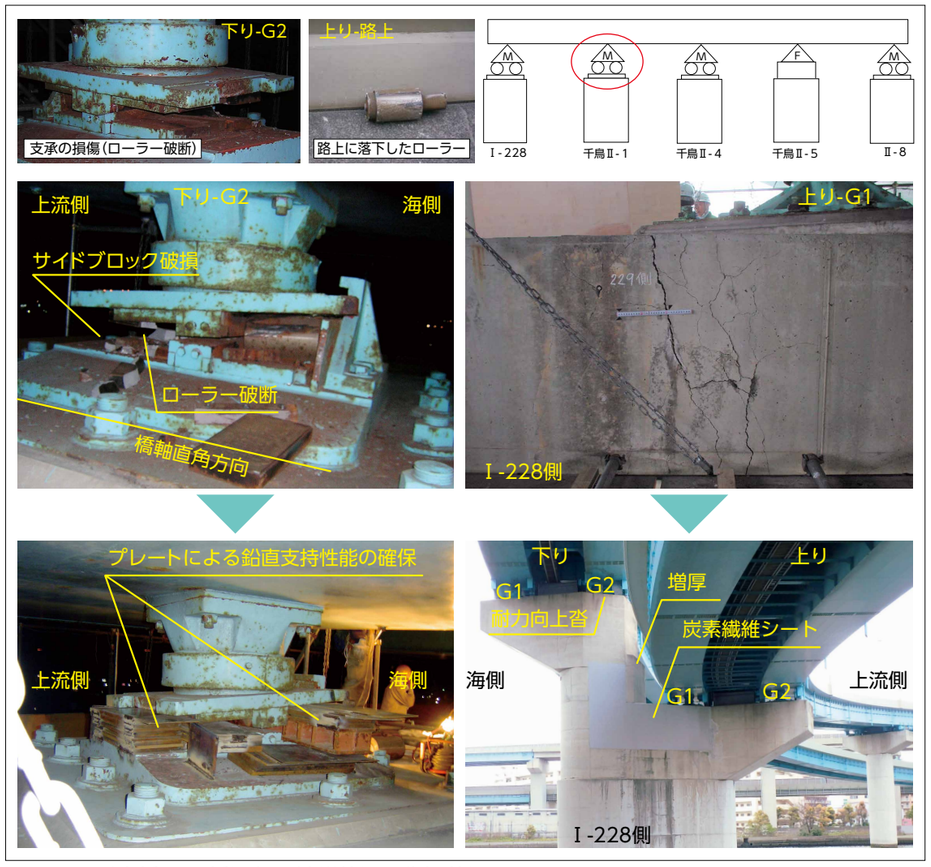


図8-2-2　千鳥橋JCT橋梁部の被災状況と復旧状況

2 北九州高速 法面災害（平成21、22年）

（1）平成21年７月中国・九州北部豪雨による災害

平成21（2009）年７月24日、豪雨により北九州高速４号線下り21.8kp（八幡東区花尾町地内）で土砂流出、４号線下り5.5kp（門司区大里桃山町地内）でも法面（のり）崩落が発生した。流出した土砂により下り線が完全にふさがれたため、春日～富野間の通行止めを実施したが、その後雨足が衰えないことから安全確保のため、21時00分に全線通行止めを行った。この豪雨により北九州高速では、土砂流出３カ所、倒木２カ所、冠水１カ所の災害が発生した（図8-2-3）。

図8-2-3　平成21年７月中国・九州北部豪雨による被災状況

（2）平成22年梅雨前線豪雨による災害

平成22（2010）年７月14日、梅雨前線による連日の降雨により北九州高速４号線の春日～足立間の累積降雨量が７時30分時点で250mmを越えたため、この区間を通行止めすることとした。通行止め後の同日９時30分ごろ、４号線下り5.4kp付近（門司区大里桃山町地内）にて、法面には大規模な亀裂、擁壁にはひび割れが発生した。擁壁は道路側に傾き始め、非常に危険な状態となっていることが確認された（図8-2-4）。

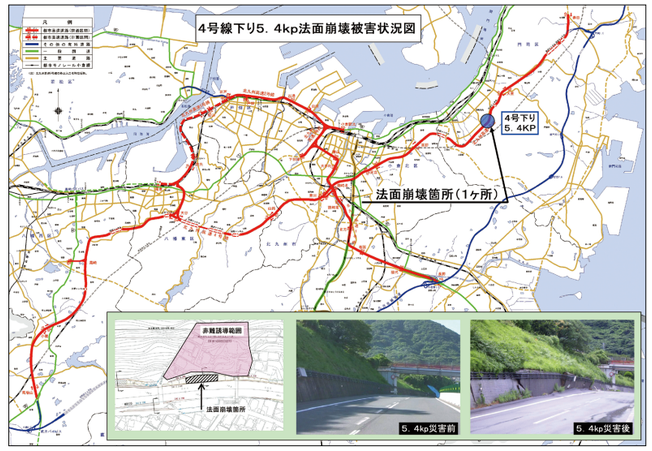


図8-2-4　平成22年梅雨前線豪雨による被災状況

復旧作業は学識経験者（西日本工業大学 玉田文吾名誉教授（(北九州市防災アドバイザー)）、九州工業大学 永瀬英生教授）の意見も参考に安全面にも十分配慮しつつ検討した結果、２段階で行うこととした。まず、第1段階で通行止めを解除するために、被災のなかった上り線側を上下線１車線ずつの対面通行とし（写真8-2-1）、通行止めから８日後の７月21日に暫定供用を行った。第２段階で、規制した下り線側ヤードにて復旧工事を行った（写真8-2-2）。約４カ月後の12月１日には無事復旧を完了し、４車線で供用した（写真8-2-3）。

写真8-2-1　（第１段階）暫定供用時の状況

写真8-2-2　（第２段階）復旧工事の状況

写真8-2-3　復旧完了

第２節　災害への対応

3 北九州高速 平成30年７月豪雨災害

（1）災害の発生と初動対応

平成30(2018)年6月28日から7月8日にかけて台風7号と梅雨前線の影響で西日本を中心に全国の広い範囲で発生した集中豪雨(平成30年７月豪雨)により、北九州高速では7月5日9時から7日2時の約2日間で総雨量300mm超、1時間最大雨量66mm(紫川)を記録した(図8-2-5)。

この豪雨により、北九州高速では7月6日6時50分に4号線下り5.3kpの法面から激しい濁水の流出が確認されたため、春日～富野間の下り線通行止めの指示を行った。その後も強い雨が降り続き４号線の複数箇所から濁水の流出が確認されたため、同日７時30分に全線通行止めを指示した。その後、４号線では法面崩壊や土砂流入など計10カ所に及ぶ被災が発生した(図8-2-6)。

一方、西日本高速道路㈱が管理する九州自動車道や関門トンネルも被災し、福岡県内の高速道路が全線通行止めとなったため、九州から本州方面の高速交通が途絶することとなった。

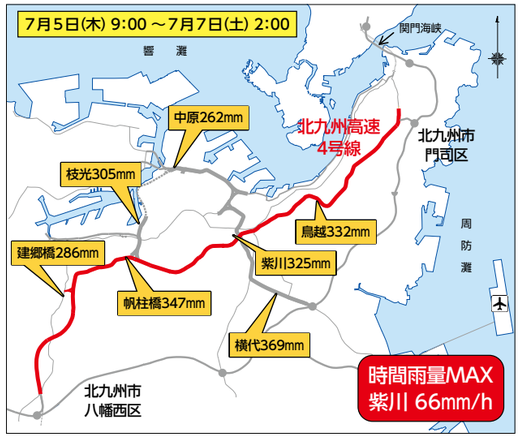


図8-2-5　公社雨量計による降雨量データ

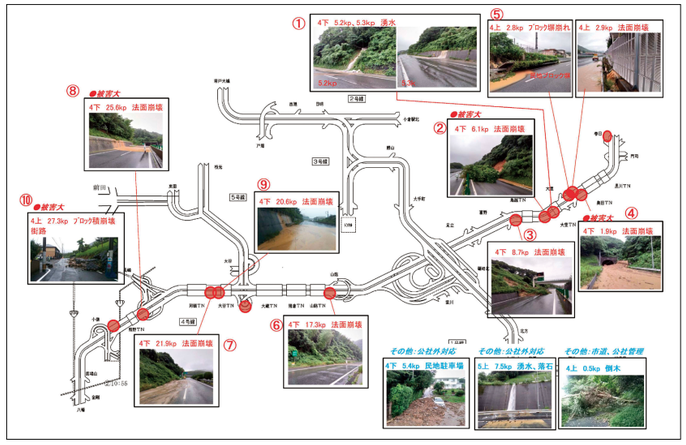


図8-2-6　平成30年7月豪雨の被災状況

また、この豪雨により、福岡県内では7月6日の朝から公共交通機関はほぼ全面的にストップし、一般道も至る所で冠水が発生して、交通網は完全に麻痺した。このため、北九州事務所での現場初期対応は北九州市周辺に居住していて出勤可能であった職員数名であたり、その他職員は本社で災害状況の整理や関係機関への連絡・調整などの業務を行った(写真8-2-4、5)。

写真8-2-4　北九州事務所の状況(7月6日20時)

写真8-2-5　本社の状況(7月6日13時)

（2）応急復旧

早期に暫定供用を行うための応急復旧方法については、学識経験者(西日本工業大学 玉田文吾名誉教授(北九州市防災アドバイザー))にアドバイスをいただいた。４号線上り27.3kpの小嶺の法面崩壊箇所では、法肩にある本線の遮音壁が風荷重を受けることにより、さらに法面崩壊することを避けるためにパネルを一時撤去するなどの処置を行った。また、復旧にあたっては、年間委託の維持業者だけでなく、災害協定を活用し、(一社)日本建設業連合会や(一社)建設コンサルタンツ協会、(一社)日本道路建設業協会に協力依頼を行った。

通行止め開始から5日後の7月10日17時に通行止めを解除した。被災の程度が大きかった下り線の春日～富野間、上り線の小嶺～黒崎間は１車線規制のままとして、引き続き復旧工事を行い、7月14日17時に全面規制解除した。(図8-2-7、8)

7月10日時点では、九州自動車道の門司IC～小倉東IC間も通行止めとなっており、本州と九州を連絡する交通軸が分断されていたが、都市高速の通行止め解除により確保された(図8-2-9)。

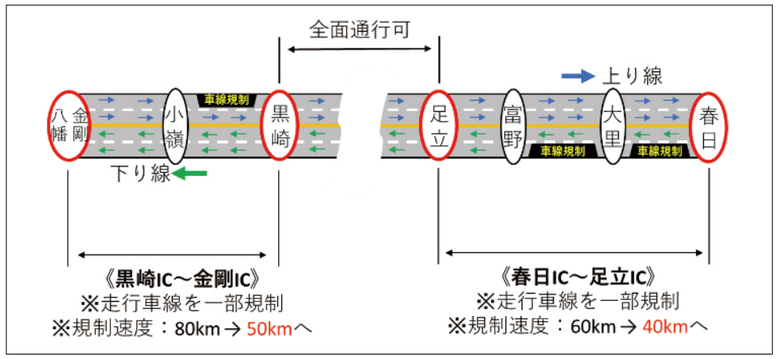


図8-2-7　応急復旧後(７月10日時点)の規制状況

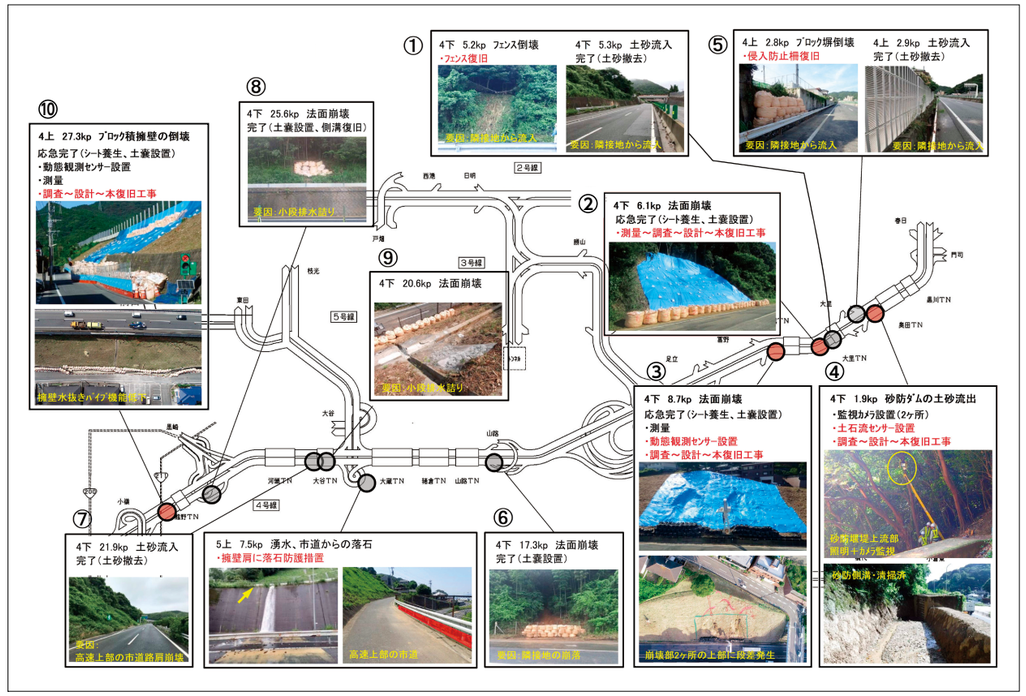


図8-2-8　応急復旧の状況

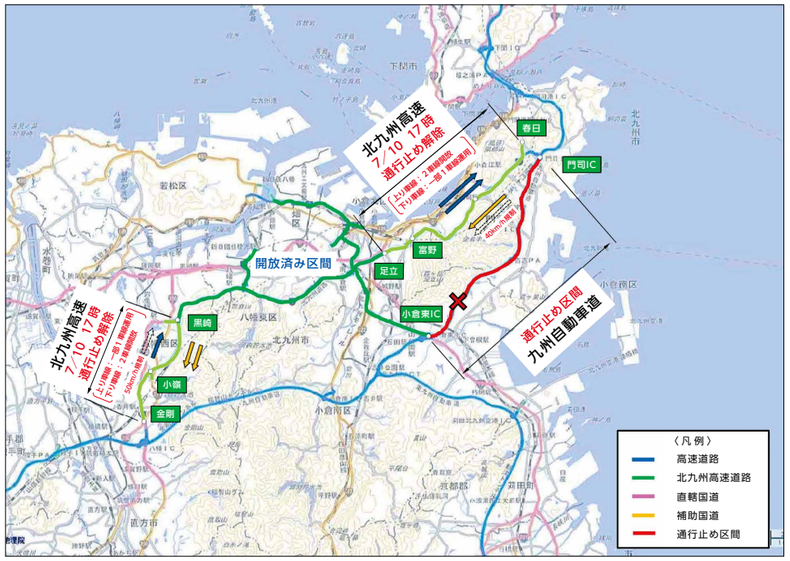


図8-2-9　７月10日通行止め解除時の交通状況　（平成30年７月10日記者発表資料より）

（３）本復旧

応急復旧後、本復旧を行った。そのうち４号線下り8.7kpの富野の法面補修については、対策工法の比較検討を行った結果、経済的で工期が短いグランドアンカー＋受圧板工により本復旧を行うこととした。

本復旧にあたっては、応急復旧も含め、10カ所の設計・工事費に10億円の費用が必要と試算された。公社は、国に補助金（正式名称は「平成30年度地方道路公社有料道路災害復旧事業費補助金」）の申請を行い、12月６日に災害復旧費用の３分の２の６億6,700万円の交付が内定した。残りの災害復旧費用については、損失補てん引当金を取り崩して充当することとした。補助金交付について行った事務手続きの経緯は表8-2-1のとおりである。

予算については、北九州高速維持改良費を増額する予算変更を７月27日付で設立団体に申請し、７月30日付で承認を受けていたが、補助金の交付決定後、対応する予算科目の新設を行い、それまで北九州高速維持改良費で支出していた災害復旧関連の費用を新設予算科目に科目更正する手続きも行った。

復旧工事の発注にあたっては、そのほとんどが不調となる問題が生じた。特に、小規模な工事では、昨今の技術者不足により各社が入札を控えることとなり、同一工事で２度発注手続きを行っても落札に至らず、特命随意契約とするものもあった。

苦労の多い復旧工事であったが、災害発生より約１年９カ月が経過した平成31（2019）年度末（令和元年度末）に全ての復旧工事を無事故で完了することができた（図8-2-10）。補助金の交付額は工事完了後の清算により、最終的に3億7,566万1,737円となった。また、指定都市高速道路で災害補助を受けるのは初めてのことであった（広島高速道路公社も同時期に申請）。

表8-2-1　補助金交付手続きの経緯

事務手続の項目		手続者 → 手続先	年月日
交付申請	交付申請	公　社　→　九地整	H30.11.22
	交付決定	本　省　→　公　社	H30.12.４
	交付決定通知	九地整　→　公　社	H30.12.６
	補助金交付決定 変更申請	公　社　→　九地整	H30.12.25
	補助金交付決定 変更通知	九地整　→　公　社	H31.１.28
	完了予定期日の変更	公　社　→　本　省	H31.３.25
請求１回目	概算払協議	公　社　→　本　省	H30.12.４
	請求1回目	公　社　→　本　省	H31.２.19
	交付1回目	本　省　→　公　社	H31.３.22
繰越	翌債承認申請	公　社　→　本　省	H31.３.13
	翌債承認	財務省　→　公　社	H31.３.15
	確定額報告	公　社　→　本　省	H31.３.22
精算	年度終了 実績報告	公　社　→　九地整	H31.４.26
	完了実績報告	公　社　→　九地整	R２.３.30
	額の確定通知	九地整　→　公　社	R２.４.９
	請求２回目	公　社　→　本　省	R２.４.９
	交付２回目	本　省　→　公　社	R２.４.22

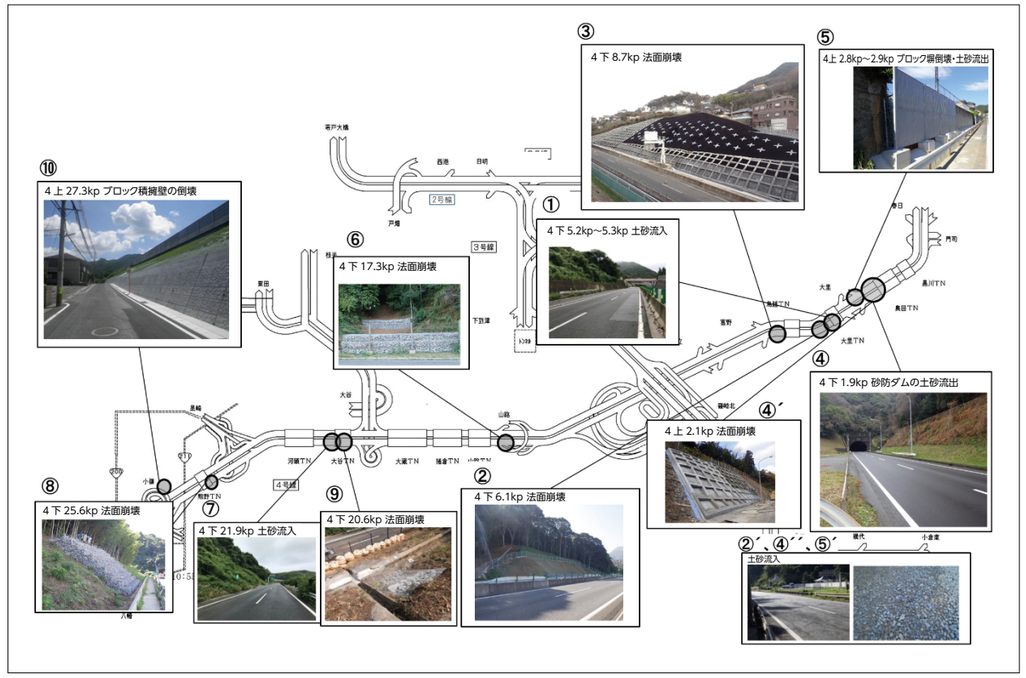


図8-2-10　災害復旧の完了状況

熊本地震の発生による通行止めと初動対応

西 真由子

コラム column

熊本地震は、熊本県熊本地方を震央として、前震が平成28(2016)年４月14日21時26分、本震が同月16日１時25分に発生しました。気象庁は、前震では熊本県益城町で震度７、福岡市で震度４、北九州市で震度３を観測しました。また、本震では熊本県益城町及び西原村で震度７、福岡市で震度５弱、北九州市で震度４を観測しました。

公社では一部通行止めも行い、点検を行いましたが、大きな異常や被害は生じませんでした。

（１）前震（４月14日の初動対応）

① 福岡高速

気象庁が福岡地区に震度４を発表したため、福岡北九州高速道路公社災害対策要綱に基づき注意体制を発令しました。規制は走行注意とし、21時30分より全線を対象に路上巡回点検、１～４号線を対象に路下巡回点検を開始しました。同時に、夜間作業中であった橋梁補修工事は作業を中止し足場などの点検を開始、料金所では機器などの異常の有無を確認、電気設備系の詳細点検を行いました。同日22時08分には橋梁補修工事、23時40分には路上・路下巡回点検、翌15日１時20分には電気系統に異常が無いことを確認しました。

② 北九州高速

気象庁の発表によると北九州地区は震度３であり、災害体制は発令されませんでしたが、21時42分より路上巡回点検を開始しました。その後22時29分には異常がないことを確認しました。

（２）本震（４月16日の初動対応）

① 福岡高速

気象庁による発表震度は福岡市南区塩原で震度５弱であり、警戒体制を発令しました。

全線通行止めの措置をとると同時に１時25分より全号線を対象に路上巡回点検、路下巡回点検、橋梁補修工事の足場などの点検、本線上の電気系統の点検を実施しました。同日４時40分には電気系統の路上点検、５時38分には路上・路下巡回点検が完了し、異常がないことが確認されました。その後６時30分に全線通行止めを解除しました。

② 北九州高速

気象庁による発表震度は震度４であり、注意体制を発令しました。全号線を対象に走行注意とし、１時25分より路上巡回点検、路下巡回点検を開始しました。地震により、東港変電塔で故障が発生し、東港JCT ～小倉駅北間で道路照明及び標識が数箇所不点灯となりましたが、５時00分に復旧しました。路上・路下巡回点検は異常がなく４時25分に終了しました。

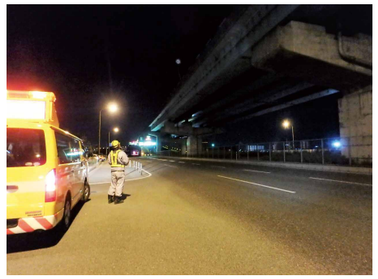


写真-1　福岡高速 路下点検

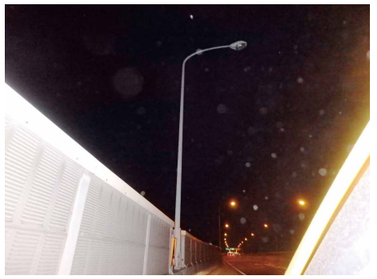


写真-2　北九州高速 道路照明の不点灯

通行止めの早期実施による被害の未然防止（平成30年７月豪雨）

コラム column

添田 善嗣

梅雨時期の気象予報は入念に確認するのが日課となっていました。平成30(2018)年７月５日夕刻、予報では翌日朝の降雨量は13mmで、北九州事務所災害対策会議では体制の必要はないと判断されていました。午後11時、床についても雨の降り方が気になり寝付けません。想定外の豪雨に、午前５時「早く出社し、道路状況を確認したい！」との思いで出勤の支度を始めました。

午前６時、大粒の雨がフロントガラスに打ちつける中、車を走らせます。通勤経路も冠水し、迂回しながら公社へ急ぎました。不安が的中し、出社途上で管制室の当直交通司令から「北九州高速４号線(馬場山方面) 5.3kp付近の斜面で激しい湧水があり、危険な状態であることを確認しました」の一報が入りました。通勤途上でしたが、午前６時50分に春日～富野間の通行止めを指示しました。

午前７時10分に公社に到着し、管制室の監視カメラを確認すると信じがたい光景が目に飛び込んできました。凄まじい豪雨により複数個所の法面(のり)から漏水を確認し、高速4号線(馬場山方面)山路トンネル入り口ではナイアガラの滝のような濁流がトンネル上部に叩きつけており、恐怖すら覚えました。北九州高速４号線では、４カ所の雨量計による通行止め基準が定められており、各累積雨量が250mmに達すると通行止めをすることになっています。この時点での累積雨量は最大で210mmであり、通行止めの基準には達していませんでした。しかし、現場の状況からこれ以上は危険と判断し、北九州事務所長の了解を得て、午前７時30分に北九州高速全線通行止めの指示を出しました。

その後、午前７時50分に２カ所、午前８時に２カ所の法面崩壊など、次々と災害の報告が届き、最終的には10カ所で法面崩壊、表土の流出が確認されました。間一髪！　通行止めの指示から20分後には災害が発生し、あやうく甚大な事故に繋がるところでした。

まさに想定外の災害でしたが、初動の遅れは人災となります。お客様の安全を第一と心得、災害対策マニュアルの順守はもとより、データーや基準のみにとらわれずに、積み重ねてきた経験と職務への緊張感がいかに大切かということを痛感しました。また、交通司令や関係部署の機敏な対応など、スムーズな連携プレーが功を奏し、通行止めの作業も速やかに完了することができました。

その後、九州自動車道でも甚大な被害が報告され、物流の大動脈が滞る事態となり、早期の被害状況の把握といかに早く通行止めを解除するかという課題に向けて、関係機関との協議に入っていきました。

このような災害時のみならず、平常時においても常にお客様が安心安全に通行していただける道路維持管理を継続していくことが、公社職員の使命だと伝えていきたいと考えています。

台風による標識柱倒壊に伴う緊急点検 ～技術系職員総出で対応～

コラム column

三島 啓吾

令和２(2020)年９月３日、台風９号に伴う強風で北九州高速の街路案内標識が根元の腐食進行箇所から折れ、倒壊する事象が発生しました。幸い第３者被害は生じませんでしたが、同様の標識は福岡高速、北九州高速それぞれ、235基あり、公社ではこれらの標識の緊急点検を実施することとしました。しかし、３日後の９月６日にはさらに勢力の強い台風10号が襲来するとの予報があり、緊急点検及び応急対策も台風10号の襲来までの２日間で終わらせなければならないという非常に短期間での対応が迫られる状況となりました。

福岡高速では緊急点検と応急対策を迅速に進めるため、「点検」と「診断・対策検討」に役割分担しました。点検は半日程度で終わらせることとし、保全系職員だけでなく、他部署からも多くの技術系職員を有志で募り、点検隊を結成しました。点検者は「支柱根本の腐食状況が分かるような写真を撮って、共有すること」にし、診断・対策検討は事務所の保全課職員がまとめて行うことにしました。

点検に際しては、点検者の数が多く、連絡や指示系統が煩雑化することから、「現場系チャットツール」を公社として初めて試験的に活用しました。点検に参加する職員のスマートフォンにアプリを導入することで、現場からの支柱の状況写真を関係職員でリアルタイムに共有できるとともに、写真の撮り直しや腐食状況の確認など事務所保全課からの指示も可能となり、迅速かつ効率的に点検を進めることができました。

急きょ結成された点検隊でしたが、有志の協力もあり、3日夕方に開始した点検は４日朝までの半日で全て完了しました。点検の結果、福岡高速235基のうち５基に腐食の進行が確認され、５日までに標識を撤去して、９月６日に襲来した台風10号に対応することができました。なお、北九州高速では業者と保全課職員による点検により、235基のうち15基に腐食の進行が確認され、５日までに標識を撤去するなどして対応することができました。

今回、多くの職員が職位や所掌を越えて公社一丸となって対応したことにより、台風10号の襲来も無事乗り切ることができました。なお、この事例は、「現場系チャットツール」の社内本格導入へのきっかけともなりました。

台風９号による案内標識柱の倒壊

倒壊した案内標識柱の根元

第３節　新型コロナウイルス感染症への対応

1　新型コロナウイルス感染症の発生と公社対策本部の設置

令和２(2020)年１月16日に神奈川県で、「新型コロナウイルス感染症(COVID－19)」(以下「新型コロナ感染症」)による国内初の肺炎患者が確認された。これを受け、公社は「新型インフルエンザ等対策業務計画(平成29((2017))年理事長通達第23号)」第２条に準拠して１月17日に「注意体制」を発令し、職員に対して感染防止に関する情報提供、注意喚起を開始した。

また、政府、設立団体、他高速道路会社などから情報収集を行いながら、料金収受業務や職員の感染防止対策に関する会議を開催し、対策の検討と、その実施状況の確認を適宜進めていった。

令和２年２月20日、福岡県内で初の新型コロナ感染者が確認されたことを受け、体制レベルを「警戒体制」へ引き上げ、「新型コロナウイルス感染症対策本部」を設置し、新型コロナ感染症に対応していくこととした。

令和２年４月７日には福岡県を含む７都府県に「新型インフルエンザ等対策特別措置法」に基づく初の「緊急事態宣言」が発令され、公社は対策を強化した。

令和２年５月14日にはいったん緊急事態宣言が解除されたものの、その後も新規感染者数は増減を繰り返しており、福岡県では令和４(2022)年３月までに７回の緊急事態宣言(まん延防止等重点措置含む)が発令されている。

2　公社における感染防止対策

(１) お客様に関連する業務などの対策

公社では、都市高速が担う物流、緊急輸送ルートなどの機能を確保しつつ、お客様(道路利用者)、関係先の皆様及び公社職員の感染リスクを軽減するため、各種業務・工事の受注者と協力して様々な対策を実施している。

① 料金収受業務

お客様への感染防止のため、受注者では、収受員のマスク着用、トレーによる料金収受を徹底し(写真8-3-1)、精算機器類や手指を定期的に消毒するとともに、収受員の朝礼、精算作業などを小グループ化して行い、収受員同士の接触機会を削減している。

また、公社では、収受員が感染した場合における料金所の閉鎖範囲、消毒から料金所開放までの手順を明確化し、料金収受業務に及ぼす影響を最小限にする対応策を策定している。

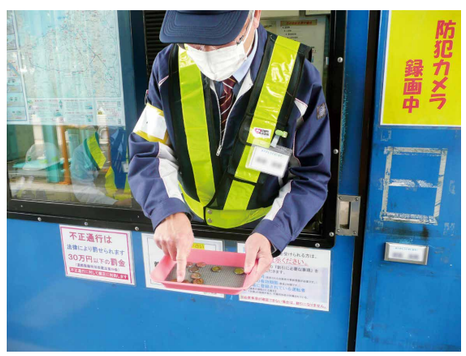


写真8-3-1　料金収受業務での対策

② 交通管制(巡回)業務

受注者では、巡回車や管制機器類の定期的な消毒を行うとともに、管制業務と道路巡回業務の担当者の固定化や、管制室での身体的距離の確保、巡回班を小グループ化して待機所や使用する車両を固定化するなど、感染防止対策を実施している(写真8-3-2、3)。

写真8-3-2　道路巡回業務での対策

写真8-3-3　交通管制業務での対策

③ 維持補修工事(業務)、建設･保全工事(業務)

公社では、受注者と職員との接触低減を図るため「工事現場の遠隔臨場」制度の試行導入や、新型コロナ感染症が要因で技術者が確保できない場合や資機材が調達できないなどの事情により施工を継続することが困難となった場合には、受注者からの申し出により、「一時中止や工期延期」などの措置をとれるようにしている。

また、受注者では、始業前の検温などの体調管理、作業時のマスク着用、送風機での現場の換気、作業車両使用器具などの定期的な消毒など、感染防止対策を行っている(写真8-3-4、5)。

①～③の対策のほか、受注者に、感染者やその疑いがある者(以下「感染者等」)が発生した場合、公社は早急に情報共有と下記の対応を行い、感染拡大防止に努めることとしている。

・報告：設立団体・国への報告
・待機：感染者等及び濃厚接触者の可能性がある者は、当該者のPCR検査などの結果が判明するまでの期間は自宅待機
・確認：感染者等や濃厚接触者の行動履歴、お客様や公社職員との接触履歴確認
・消毒：感染者等が使用していた各種施設(執務場所、車両、トイレなど共用部)を速やかに消毒

写真8-3-4　作業時のマスク着用

写真8-3-5　工事等での対策

（2）職員に対する対策

① 接触機会の低減

公社では、職員の出勤者数の削減により接触機会を減らすため、テレワーク用パソコンの導入、Web会議システムの拡充(写真8-3-6)、ビジネスチャットツールの導入など、在宅勤務実施のための環境を令和２年度に早急に整備し、在宅勤務や休暇などの取得や休日出勤による振替休日の取得などを推奨した。

また、職場に出勤する場合でも、時差出勤、通勤手段を公共交通機関から自転車や自家用車などへ変更、会議室を執務室として活用する分散勤務を実施するなどにより、人との接触を低減する取り組みを推進した。

写真8-3-6　WEB会議実施状況

② 職場での感染対策

基本的な感染対策である、マスク着用、手洗い、共有機器類などの消毒の実施、執務室の定期的な換気を徹底している。

また、体調不良時には無理をせず、休暇取得を行うよう、周知を行っている。

③ 公社職員に感染者やその疑いがある者が発生した場合の対応

公社職員に感染者等が発生した場合や濃厚接触者と判定された場合の対応は、基本的には(1)の受注者に発生した場合と同様である。また、感染者等や濃厚接触者に特段の症状がない場合は、自宅待機中にテレワークによる在宅勤務を行うことも可としている。

なお、公社職員やお客様と直接接触する可能性のある料金収受員のPCR検査などの結果が「陽性」であった場合は、公社ホームページにて「陽性者発生」に関する公表を行うこととしている。

（3）お客様への呼びかけ

緊急事態宣言などの各措置期間において、国や福岡県からの依頼により、お客様へ「移動の自粛」に向けた呼びかけを実施した。

手法としては、公社道路情報板(写真8-3-7)やホームページによる周知、北九州高速のパーキングエリアにおけるポスター掲示により行った。

写真8-3-7　移動自粛の呼びかけ例

（4）国・設立団体との情報共有

国及び設立団体より、新型コロナ感染症に関する各種情報や取り組みなどに関する通知などが適宜提供されている。それらを参考として、公社における各種感染防止対策の検討や消毒液、マスクなどの感染予防用物品の確保などを行ってきた。

また、職員や料金収受員などがPCR検査などを受検することとなった場合には、設立団体と情報を共有し、陽性者発生時に向けた情報収集や料金所運営対策検討を行い、都市高速の機能確保に努めている。

3 今後の対応

現在、新型コロナ感染症に関し、ワクチン接種や新薬開発などが進んでいるものの、変異株の発見など予断を許さない状況が続いている。今後も引き続き、新型コロナ感染症の動向を注視しながら、受注者などの協力のもと、都市高速の機能を維持しつつ感染防止対策に努めていく。

コンプライアンス確立と現場の安全管理に向けた取り組み

第9章

第１節　コンプライアンス確立に向けた取り組み ―― 252

第２節　現場の安全管理

1. 安全管理委員会の設置 ―― 256
2. 安全管理委員会の活動 ―― 257

第３節　料金収受員の飲酒事案への対応

1. 飲酒事案発生の経緯 ―― 259
2. 「お客様の信頼向上に向けた第三者委員会」の設置と提言 ―― 260
3. 第三者委員会最終報告書の提言に基づく取り組み方針の策定 ― 261
4. 取り組み方針の実施と継続 ―― 262

第１節　コンプライアンス確立に向けた取り組み

（１）内部統制の基本方針の策定

平成25年(2013)７月に料金収受業務の受託会社社員による勤務時間中の飲酒事案が発生し、公社は「お客様の信頼向上に向けた第三者委員会」を同年10月に設置して検証を行った。平成26年(2014)３月26日に出された同委員会の最終報告書では、一連の飲酒事案に関して公社の内部統制に不備があったことが指摘されるとともに、内部統制をきちんと機能させるための第一歩として、まず、その整備に関する基本方針を策定することが提言された。

提言を受け、公社は平成26年４月28日に「内部統制の基本方針」を決定した。内部統制の基本方針では、公益性の高い事業を担う公社に組織として求められる基本姿勢を明らかにした「行動憲章」を、また、適正な事業運営の確保に向け、役職員一人ひとりがとるべき判断や行動のあり方として、行動憲章にひもづく「行動規範」を具体的に定めている。公社は、コンプライアンスを法令遵守にとどまらず、社内規則(規程、要綱、マニュアルなど)や社会規範(社会の良識、常識)など公社が社会的な信頼を確保するために必要なルール全てを遵守することとし、公社の使命を定めた「基本理念」にかなう行動をも含むものと定義づけた。そして、コンプライアンス意識の徹底を図るためにコンプライアンスマニュアルを平成26年６月に策定した。

現在では、公社の新規採用者研修では必ずこのマニュアルを用いた研修を実施し、固有職員だけでなく、設立団体からの派遣職員や嘱託職員を含め、コンプライアンスマニュアルの策定の経緯とともにコンプライアンス遵守の必要性を学習している。

（２）内部通報制度

コンプライアンスマニュアルの策定と並行し、職員内部通報制度として平成26年４月21日に「公社職員内部通報制度に関する要綱」を制定した。公社職員からの組織的または個人的な法令違反行為などに関する相談又は通報を受け付ける体制を整備し、不正行為などの早期発見と是正を図ることにより、公社におけるコンプライアンス体制の強化に資することを目的とする。また、リスク情報の早期把握と対応というリスク管理の観点からも重要な機能を果たすことを期待したものである。

通報できる者は、公社職員だけでなく、公社職員の不正などについて、公社と請負契約その他の契約を締結している事業者の社員から通報があった場合は、内部通報に準じて取り扱うこととしている。

なお、通報の対象は、①法令に違反又はこれに至るおそれのある行為、②公社の内部規則に違反又はこれに至るおそれのある行為、③公社の社会的信用を害するおそれのある行為の３つとしている。

（３）利害関係者との関わり方

平成26年９月11日に「福岡北九州高速道路公社役職員の利害関係者との関わり方についての規程」を制定した。公社の役職員と利害を有する者との適切な関わり方について必要な事項を定め、職務の執行の公正さに対する社会からの疑惑や不信を招くような行為の防止を図り、公社に対する社会からの信頼を確保することを目的としたものである。規程では、基本原則として、①法令などを遵守し、常に公正な職務の執行に当たらなければならない、②社会からの疑惑や不信を招くような行為をしてはならない、という２項目を定めている。

また、規程の制定に併せて「利害関係者との関わり方についての手引き～利害関係者との禁止行為～」を発行し、公社役職員への周知徹底を行っている。

（４）ハラスメント対策

平成26年9月30日に「福岡北九州高速道路公社役員及び職員等のハラスメント防止などに関する規程」を制定した。公社の役職員に関するセクシュアルハラスメント、パワーハラスメントなどのハラスメントの防止と排除のための措置や、これに起因する問題が生じた場合に適切に対応するための措置に関し、必要な事項を定め、健全な勤務環境を確保することを目的として制定されたものである。

ハラスメントに関する相談などは、文書、電子メール又は面談により行うことができ、相談等対応責任者は事実関係を確認するために必要な調査を行わなければならず、調査の結果、禁止行為に該当する行為が認められた場合は、理事長は速やかに是正措置及び再発防止措置を講じなければならず、併せて公社綱紀委員会に諮らねばならない。なお、通報者は、不正の目的などで虚偽の情報を提供した場合を除き、通報を行ったことを理由としていかなる不利益も受けず、また通報者に関する秘密は確実に保護される。

（５）個人情報保護制度

平成17(2005)年４月１日に「個人情報の保護に関する法律」が全面施行されたことに伴い、公社においても同４月１日から「福岡北九州高速道路公社個人情報保護規程」を施行した。

この規程では、個人の権利利益を保護するため、個人情報の収集の目的を明確にし、適法かつ公正な手段により収集するなど公社が保有する個人情報の適正な取り扱いの確保に関し必要な事項を規定している。

公社は、お客様の情報など非常に多くの個人情報を保有していることから、この情報管理に十分注意し、また、本人から自己の個人情報の開示請求があった場合は、これに対応することとしている。

（6）情報公開制度

平成13(2001)年４月１日に「行政機関の保有する情報公開に関する法律」が施行されたことに伴い、公社においても平成14(2002)年７月１日から「福岡北九州高速道路公社情報公開規程及び同細則」を施行した。平成17年には福岡県情報公開審査会より、他の県公社とともに、当公社を福岡県情報公開条例の実施機関として組み入れるよう答申があり、平成17年12月28日に公布された福岡県情報公開条例一部改正(福岡県条例第61号)により当公社も実施機関に追加された。

開示請求件数は平成14年度以降、年数件程度であったが、平成27(2015)年度ごろから開示請求件数が増えている。その請求の内訳項目は、設計書、入札結果、設計基準及び図面などが主なものであるが、総合評価方式の増加と併せこの採点結果に関する文書も増加している。

（7）工事への暴力団等介入排除

平成16(2004)年から平成17年にかけて、福岡高速５号線の工事を受注した一部の共同企業体(JV)が、暴力団による恐喝を受け現金を脅し取られる事件が発生した。

公社では、この事件を契機に暴力団及びその親交者などによる暴力的違法・不当な要求行為を手段とした工事への介入行為を阻止し暴力団などを工事から排除することを目的として、平成17年５月24日に「福岡北九州高速道路公社暴力団等排除対策検討委員会」を設置し、その対策についての検討を行った。

同年５月30日には「福岡北九州高速道路公社暴力追放連絡会議」を設置した。同会議では、公社の業務に関連して問題が生じた場合に、警察機関と連携し、必要に応じて協議を行うこととしている。また、職員に対する暴力追放に係る啓発・研修を実施している。

また、公社の工事を受注している元請業者が会員となり、工事への暴力団などの介入行為排除のための情報交換や各種活動などを行う「福岡高速５号線工事暴力団等排除対策協議会」（現「福岡高速道路工事暴力団等排除対策協議会」）及び「北九州高速道路工事暴力団等排除対策協議会」が平成17年６月１日に設立された。これらの協議会はそれぞれ毎年「暴力団等追放大会」を開催しており、福岡県警並びに公社も顧問として参加している(写真9-1-1、2)。

写真9-1-1　福岡高速道路工事暴力団等追放大会
(令和３年10月20日)

写真9-1-2　北九州高速道路工事暴力団等追放大会
(令和元年10月24日)

平成17年９月30日、公社は受注業者に対して、工事の施工に際し、暴力団などの妨害があった場合の通報、暴力団などからの不正要求の拒否、警察への協力、暴力団などの参入拒否を義務付けることを通知した。

平成22(2010)年４月１日には福岡県で、平成22年７月１日には福岡市と北九州市でそれぞれ「暴力団排除条例」が施行された。公社では、平成22年度から、契約書内の暴力団排除条項に契約解除に係る条文を追加した。また、誓約書を提出することを、新たに契約締結の条件とし、公社における暴力団排除制度を強化した。

平成26年12月に公社は職員向けの「福北高速不当要求防止マニュアル」を作成し、反社会的勢力の排除に向け、毅然とした態度で対処し、一切の関係を遮断するための対応要領・心構えを示した。

平成27年度からは、暴力団と関係のある業者の指名停止などの排除措置に加えて、下請け業者についても、警察からの通知により暴力団関係事業者であることが判明したときは、排除措置を行うこととしている。

公社はお客様からいただく通行料金を原資に運営しており、これら原資が暴力団などの活動資金とならないよう、公社としての「社会的責任」を果たす必要がある。そのため、今後も関係者とも連携しながら、暴力団排除に向けた取り組みを継続していく。

第２節　現場の安全管理

1　安全管理委員会の設置

平成17(2005)年７月27日午前９時34分ごろ、福岡高速２号線(千代－呉服町間)の、Ⅱ－50橋脚部上段の足場内に橋桁から吊りチェーンで吊り下げていた落橋防止ブラケット(710kg)が、吊りチェーンの破断により足場板を突き抜けて、下段の高速道路に落下し(写真9-2-1、2)、走行中の自動車２台に損害を与えた。

写真9-2-1　吊り足場(下面)破損状況

写真9-2-2　落橋防止ブラケット落下状況

この事故をきっかけに、平成17年11月21日に、福岡北九州高速道路公社の建設・維持補修工事の施工に伴い発生する恐れのある事故の防止対策及び発生した事故の事後処置に関する適切な対策の立案などを目的とする、「福岡北九州高速道路公社安全管理委員会」を設置した。公社では従来「工事事故調査委員会」及び「道路構造物などの損傷に関する検討委員会」を設置していたが、これらを廃止し、新たな委員会の下部組織として安全管理(安全教育など)に関する「安全管理専門部会」、事故原因究明(補修方法を含む)に関する「事故調査専門部会」、損害補償などに関する「損害補償専門部会」を置くこととした(図9-2-1)。

併せて、事故防止対策などに対して助言・指導してもらう「安全管理アドバイザー」を設置した。「安全管理アドバイザー」のメンバーは、外部の専門家(学識経験者、建設業労働災害防止協会、(一社)日本建設業連合会、(一社)日本橋梁建設協会、(一社)プレストレスト・コンクリート協会の安全管理等委員)５名で構成されている。

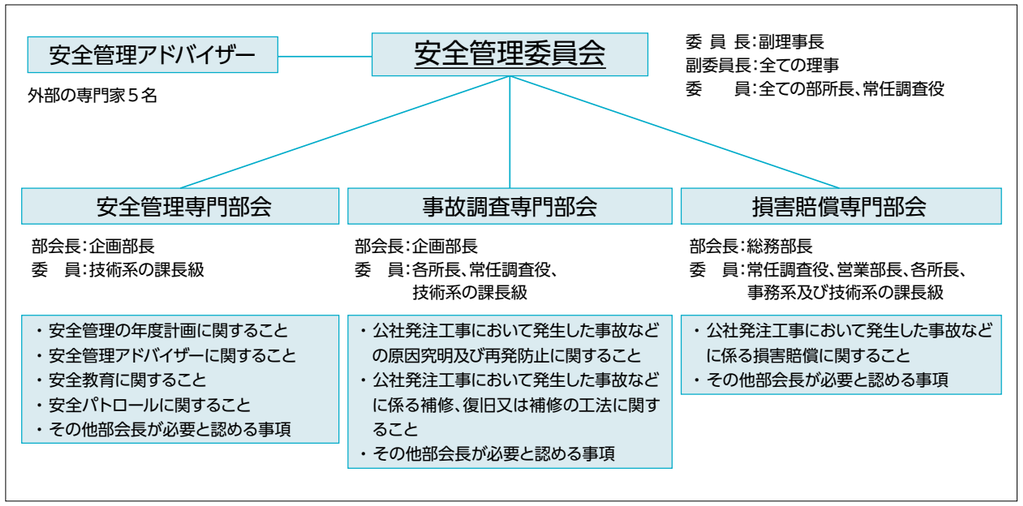


図9-2-1　安全管理委員会の構成

2　安全管理委員会の活動

(1) 工事事故の再発防止

公社の事故種類別発生割合は、飛来・落下、墜落が全体の半数以上を占めている。これは、重機や足場を使用した高所での作業が多い、都市高速特有の作業環境に起因したものである。工事事故発生の都度、事故原因の究明や再発防止策の検討、監督員による注意喚起や指導、安全連絡協議会を通じた周知などを行っている。さらに平成29(2017)年３月、工事事故の発生状況や原因、再発防止策などについて、概要を取りまとめた工事事故事例集を作成し、以後更新している。本事例集は、監督員や受注者の安全指導の一助となり、また各種勉強会や講習会などの安全教育の場で活用されることにより、工事事故の根絶を目指すものである。今後も適宜改定を加え、本事例集の充実に努めていく。

(2) 安全パトロール

安全パトロールは、現場の危険性又は有害性を早期に発見し労働災害・事故などの未然防止を目的とし、計画的なパトロールで、安全で快適な職場づくりを進め工事事故防止及び安全意識の向上に努めている。

【主な安全パトロール】

・安全管理アドバイザー現場パトロール(写真9-2-3)
・定期パトロール
・労働基準監督署との合同安全パトロール

写真9-2-3　安全管理アドバイザー現場パトロール

（3）安全管理研修

安全管理意識と安全管理技術の向上を図るため、職員及び工事関係者を対象とした安全管理研修を開催している。研修内容は、安全管理重点目標の達成に向けた構成を中心としており、労働環境の変化に即応した安全衛生対策を実施するため、労働安全コンサルタントや、労働基準監督署などの専門家に講師を依頼し開催している(写真9-2-4)。

また、若手の技術職員を対象に、工事現場での安全管理の経験が豊富な公社職員が講師を務める研修を実施しており、若手の技術職員の安全管理技術向上を図るとともに、職員自らの研鑽にもつなげている。

写真9-2-4　安全管理研修

第３節　料金収受員の飲酒事案への対応

公社は、都市高速を利用されるお客様に安全・安心を提供する使命を担い、日々の料金収受業務を行っている。この中で、平成25(2013)年７月に料金収受業務の受託会社社員による勤務時間中の飲酒事案が発生し、公社と受託会社の対応や、公社のコンプライアンス及び内部統制について、厳しい社会的非難を受けることとなった。

これを受け、お客様の信頼向上に向けた第三者委員会を設置し、一連の飲酒事案の検証に基づく提言を受け再発防止のための取り組みを行うこととした。なお、この取り組みについては現在も必要に応じて改良を行いながら継続している。

1　飲酒事案発生の経緯

（1）飲酒事案の発生

問題となった飲酒事案は、平成25年７月に北九州高速４号線の料金収受業務を統括する紫川精算事務所内で起きた。精算事務所長の帰宅後に事務所内で当直業務を行う複数名の事務員らが誕生日会と称して勤務時間中に飲酒し、うち１人が仮眠後に自ら車両を運転して料金所巡回を行ったものであった。

この件について当事者の１人が上司へ申告したため、受託会社において事実関係の調査が開始されたものの公社への報告はなく、公社は匿名の電話により当該事案を知ることとなった。この時、公社は「飲酒運転とは断定できない」と結論付け、公表は行わなかった。

（2）アンケート調査の取扱い

匿名の電話で公社が飲酒事案を把握した時点で、公社は受託会社に対し勤務中の飲酒事案についてのアンケート調査を行うよう指示した。このアンケート結果は勤務中飲酒の存在を示すものであったが、一連の報道に至るまで役員への報告はなかった。

（3）報道対応

平成25年９月、本事案について新聞社からの取材があった。当初「飲酒運転とは断定できない」旨回答していたが、「飲酒運転ではない。勤務中の飲酒事案である」と回答を訂正した。翌日の新聞１面に本事案に係る記事が掲載され、新聞社などからの質問が集中したため、同日、記者会見を実施した。記者会見では「飲酒運転ではないとする判断根拠」や「道路管理者としての飲酒への認識」を厳しく問われた。

その後も、公社が実施したアンケート結果や業務開始前のアルコール検査で自動車通勤の受託会社社員からアルコールが検知されたことなど、新たに判明した事実などの説明のための記者会見を５回実施した。

（４）受託会社の契約解除

公社は、飲酒事案が発生した紫川精算事務所の料金収受業務の受託会社について、当該業務を行うものとして不適当とし、平成25年11月30日をもって同社との契約を解除した。

（５）関係役職員の処分及び設立団体からの行政指導

一連の飲酒事案を受けて理事長が辞任するとともに、公社は関係する役職員の処分を行った。また、設立団体から公社設立後初めてとなる地方道路公社法に基づく行政指導を受けることとなった。

2 「お客様の信頼向上に向けた第三者委員会」の設置と提言

（１）設置の目的

公社は、お客様の信頼向上に向けた公社の取り組みについて、専門的な見地から検討を行うことを目的として、平成25年10月に「福岡北九州高速道路公社お客様の信頼向上に向けた第三者委員会（以下「第三者委員会」）」を設置した。

第三者委員会は学識経験者、弁護士及び医療関係者などの外部委員５人で組織し（表9-3-1）、合計６回開催された（表9-3-2）。会議では、飲酒事案を構成する事実関係の調査や検証を行い、審議事項を取りまとめ、開催の都度記者会見において委員長が説明を行った。最終審議においては、お客様の信頼向上に向けた取り組みについての具体的な提言を行った。

表9-3-1　第三者委員会委員

委員長	砂田 太士　（福岡大学法学部教授　法学部長）
委　員	熊谷 雅之　（医療法人優なぎ会雁の巣病院　院長）
委　員	納富 昌子　（RKB毎日放送株式会社　役員待遇　メディア事業局）
委　員	船木 誠一郎（けやき通り法律事務所　弁護士）
委　員	山本 美也子（NPO法人はぁとスペース　代表）

表9-3-2　第三者委員会開催実績

回	開催日	審議事項
第１回	平成25年10月21日	飲酒事案の事実経緯、公社の判断、調査結果、飲酒事案の再発防止の取り組みなど
第２回	平成25年11月20日	飲酒事案の事実経緯、公社の判断、調査結果、飲酒事案の再発防止の取り組み
第３回	平成25年12月18日	中間とりまとめなど
第４回	平成26年 １月22日	公社におけるコンプライアンス及び内部統制の不備など
第５回	平成26年 ２月26日	最終報告書（案）
第６回	平成26年 ３月26日	最終報告書

（２）一連の飲酒事案における検証

第三者委員会は、飲酒事案発生の経緯及び収受員に対して行った勤務時間中の飲酒に関するアンケートや聞き取り内容などの確認を行うとともに、精算事務所や料金所の現地調査を実施し、これら全ての検証をもとに、飲酒事案の背景、公社及び受託会社の飲酒事案に係る対応、公社の内部統制に係る問題点を指摘した。

（３）最終報告書の提出

第三者委員会は平成26（2014）年３月、一連の飲酒事案に係る事実関係や問題点を整理するとともに、お客様の信頼向上という観点から「飲酒事案に係る受託会社と公社の対応」と「公社の内部統制システム」に大別される提言及び料金収受業務における勤務形態や委託先の選定方法などに係る「その他の意見」について取りまとめた最終報告書を公社に提出した。

3 第三者委員会最終報告書の提言に基づく取り組み方針の策定

公社は、第三者委員会の提言に基づき、「飲酒事案の再発防止策等を行うための取り組み方針」を策定し、平成26年４月４日に公表した。

（１）飲酒事案の再発防止策の取り組み

① 受託会社の対応

研修などによる社員教育の徹底、職場や自宅におけるアルコール検査の厳格化、酒類の持ち込みがないかの点検のほか、料金収受現場における問題の早期把握と解決のための受託会社本社及び料金収受現場間の連絡体制の強化並びに公社への非常時の速やかな報告などを受託会社の取り組みとし、公社はこれらの指導を徹底する。

② 公社の対応

都市高速道路という公益性の高い事業を営む公社の職員として飲酒運転について世間一般の感覚以上に高い意識を持つため、飲酒に対する正しい知識を習得する研修を行う。

また、受託会社に対し、前述の非常時の緊急連絡体制が確実に機能するよう指導を行い、公社の管理・監督下にある業務中の不祥事事案については事案の性格を勘案し公表を含め適切に対応するものとする。さらに、料金収受現場における問題点を把握するため、すでに実施している定期的な検査や日々の精算報告、毎月の精算事務所長会議に加え、公社と受託会社本社、精算事務所の３者による新たな会議などを実施する。

（2）公社の内部統制システムの整備

適正な業務の実施を確保するため、役員の権限の明確化や適正な手続きに基づく事業運営などの基本原則、法令順守、リスク管理など、遵守すべきルールの体系的な整備を基本方針とし、規程及びマニュアルを作成して内部統制システムを整備する。また、公社内にコンプライアンス担当窓口を設置してコンプライアンス体制を整備し、職員の内部統制の理解やコンプライアンス意識を高めるための研修を実施する。

（3）その他関連意見への対応

料金収受員の勤務形態及び雇用形態について諸要件を総合的に勘案して状況の把握や検討を行う。また、料金収受業務の業者選定方式については、「最低制限価格」を設定するとともに、価格だけで行う選考に代え、企業実績や業務に対する創意工夫をした業務提案などを評価して選定する「総合評価方式」を導入する。

4 取り組み方針の実施と継続

取り組み方針に掲げた実施項目を着実に進めるため、総務担当理事などで組織した「第三者委員会最終報告書の提言に基づく取り組み方針進捗管理会議」を平成26年４月に設置し、取り組み方針に記載する項目ごとに実施計画を策定し、それぞれの項目の進捗状況を定期的に確認することとした。

また、これらの取り組みが第三者委員会の提言の趣旨に沿って実施されているか公平性の観点から検証するとともに、実施方法やその結果について外部から意見を聞きながら実施するため、これまでの経緯などを熟知している第三者委員会の全委員で構成する「お客様の信頼向上に向けた取り組みに関する検証委員会（以下「検証委員会」）」を設置した。

検証委員会は、平成26年10月から平成27（2015）年11月まで計３回開催され、公社及び料金収受会社双方が第三者委員会の提言の趣旨をしっかりと理解し、かつ真摯（しんし）に捉えて取り組みを順調に行っており、その姿勢を高く評価するとして完結した。

公社は、都市高速道路を管理・運営する事業者として検証委員会終了後も再発防止に真摯に取り組むことが必要と考えており、公社と受託会社において飲酒事案防止に向けた取り組みを継続して行っている。

経営状況　第10章

第１節　財務状況
1. 会計処理の特徴 — 264
2. 貸借対照表の概要 — 265
3. 損益計算書の概要 — 267

第２節　予算
1. 予算の仕組み — 268
2. 予算の特徴 — 268

第３節　資金
1. 資金の概要 — 270
2. 出資金 — 271
3. 無利子貸付金 — 271
4. 特別転貸債 — 272
5. 民間資金 — 273
6. 公営企業金融公庫資金 — 274
7. 交付金 — 275
8. 政府助成金 — 276
9. 財政支援金 — 276

第４節　入札・契約制度
1. 入札・契約制度の変遷 — 277
2. 競争参加資格者登録制度 — 278
3. 指名停止制度 — 280

第５節　業務IT化の取り組み
1. 業務システムの導入 — 281
2. 業務システムの改善と拡充 — 281

第６節　監査制度
1. 内部監査 — 283
2. 外部団体による監査等 — 284

第１節　財務状況

1　会計処理の特徴

公社は、財政状況や経営成績を明らかにするため、企業会計原則に準じた会計処理を行っており、以下の特徴を有している。

①公社は有料道路事業制度を採用している。有料道路事業制度とは、借入金により道路を建設し、お客様からの料金収入により定められた期間内に償還し、償還完了後は無料開放とする制度である。この制度においては、毎年度の「収支差」（収入と費用の差）は全て投下資金（借入金）の償還に充当される。

②公社は利益を配当する義務がなく、法人税法上の公共法人であるため、法人税を課せられたりすることがなく、収支差の全てを償還に充当している。また、有料道路事業制度では無料開放を実現するとの観点から、借入金の償還状況を会計処理において適切に把握するため、新たな設備投資資金を積み立てるという企業会計上一般に採用されている減価償却費を計上する方式は採用していない。

③公社は、借入金の償還に充てられる各年度の「収支差」を「償還準備金繰入」として費用計上し、その累計額を「償還準備金」として負債に計上する方式を採用している。これにより、道路の資産を形成するのに要した費用を積み上げた「道路資産」と、借入金の返済に充てる「償還準備金」を対比することで、償還状況を明確に把握することができる。

公社の貸借対照表と損益計算書における償還準備金積立方式のしくみを図10-1-1に示す。

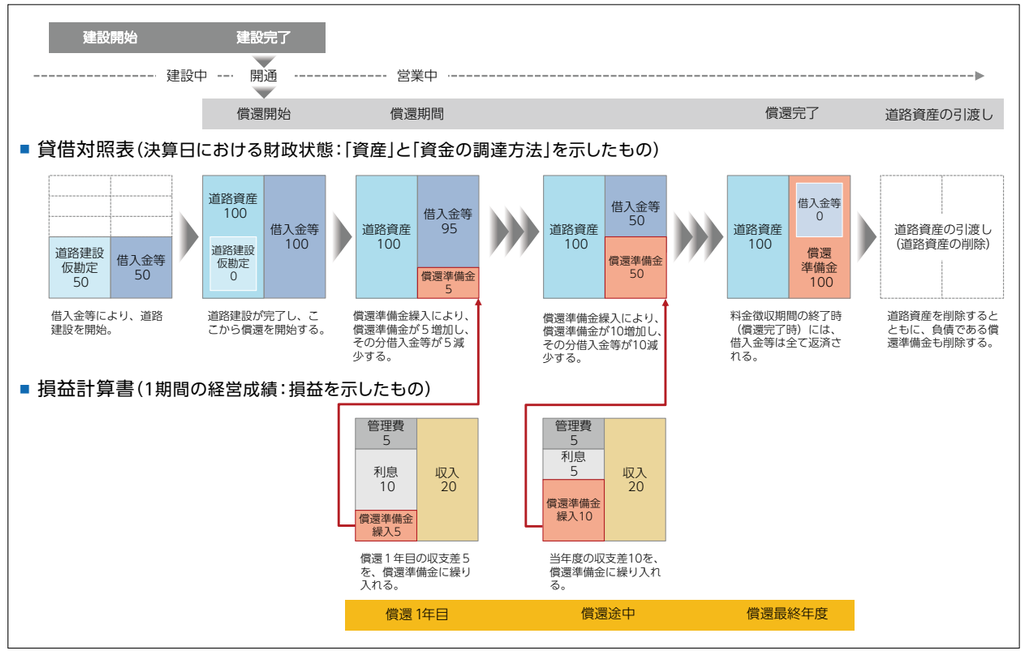


図10-1-1　公社の貸借対照表と損益計算書における償還準備金積立方式のしくみ

2　貸借対照表の概要

令和２（2020）年度末の貸借対照表の概要は表10-1-1のとおりである。

資産の部について、資産合計は約1兆2,984億円となっている。このうち、令和２年度末時点での「道路資産」は「固定資産」の「事業資産」として計上されており、福岡高速で約9,036億円、北九州高速で約3,761億円となっている。この金額は資産合計の約99%を占めている。

負債合計については約1兆727億円となっている。「流動負債」については約449億円であり、このうち１年以内の返済予定債券・借入金が約365億円となっている。「固定負債」については約4,399億円であり、このうち借入金（「福岡北九州高速道路債券」及び「長期借入金」）が約4,327億円となっている。

負債のうち半分以上を占めているのが特別法上の引当金である「道路事業損失補てん引当金」及び「償還準備金」である。「道路事業損失補てん引当金」は料金収入（税抜）の５％を毎期引き当てており、令和２年度末において福岡高速では約168億円、北九州高速では約232億円となっている。「償還準備金」は毎期の収支差（収益と費用の差）の累計額である。両高速ともに供用当初は収支差がマイナス（費用が収益を上回る状態）であったものの、福岡高速では平成７（1995）年に、北九州高速では平成８（1996）年に単年度黒字を達成している（図10-1-2）。令和２年度末において福岡高速では約4,505億円（償還対象額に対する償還率50.0%）、北九州高速では約974億円（償還対象額に対する償還率26.2%）となっている（図10-1-3）。

資本合計については約2,258億円となっている。このうち、設立団体からの出資金が約2,246億円と大部分を占めている。そのほか、駐車場部門の利益の累計額である剰余金が約11億円となっている。

表10-1-1　令和２事業年度貸借対照表

令和３年３月31日現在（単位：百万円）

資産の部		負債及び資本の部	
勘定科目	金額	勘定科目	金額
流動資産	14,715	流動負債	44,870
		1年以内返済予定債券・借入金	36,526
		その他	8,344
固定資産	1,282,879	固定負債	439,884
事業資産	1,279,732	福岡北九州高速道路債券	325,400
（福岡高速道路）	903,623	長期借入金	107,274
（北九州高速道路）	376,108	退職給与引当金	176
事業資産建設仮勘定	0	ETCマイレージ引当金	145
（福岡高速道路）	0	資産見返交付金	6,889
（北九州高速道路）	0	特別法上の引当金等	587,925
有形固定資産	1,542	道路事業損失補てん引当金	39,960
その他	1,606	（福岡高速道路）	16,794
繰延資産	840	（北九州高速道路）	23,165
		償還準備金	547,965
		（福岡高速道路）	450,528
		（北九州高速道路）	97,437
		（負債合計）	1,072,679
		基本金	224,631
		剰余金	1,124
		（資本合計）	225,755
資産合計	1,298,434	負債・資本合計	1,298,434

（注）端数処理の関係上、合計において合致しない場合がある。

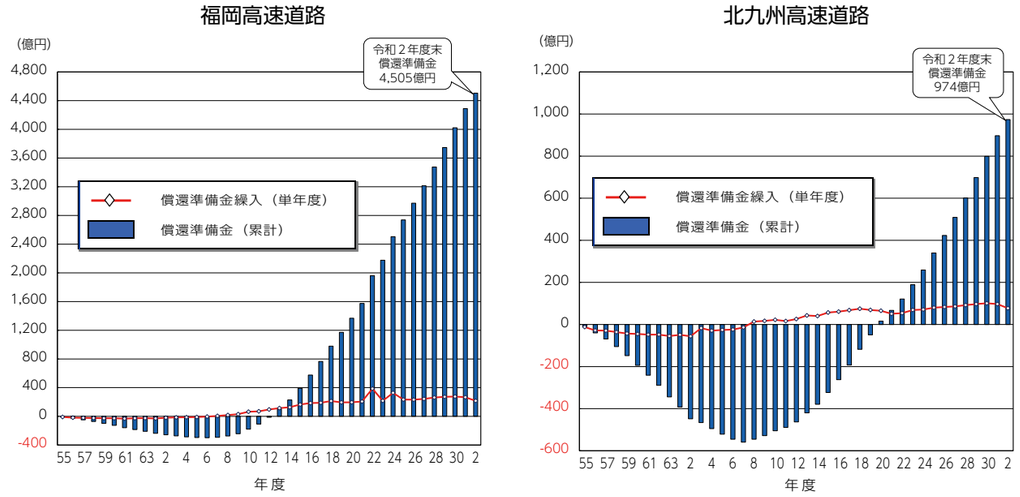
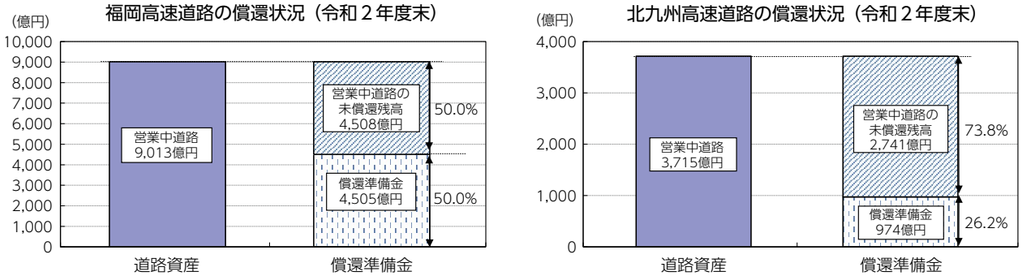


図10-1-2　償還準備金の推移



※営業中道路の金額は、道路資産の建設に投下した額の合計額から、償還を要しない資産見返交付金（補助金）を控除した額。

図10-1-3　償還状況

3　損益計算書の概要

令和２年度の損益計算書の概要は表10-1-2のとおりである。

収益の部については合計で約517億円となっている。このうち大部分を占めるのがお客様からの道路料金収入で、福岡高速では約359億円、北九州高速では約149億円となっている。新型コロナウイルス感染症の流行拡大に伴う移動制限や外出自粛などに伴う影響により、令和元(2019)年度に比べて減少している。

費用の部については合計で約517億円となっている。主な費用としては、高速道路や駐車場の管理に要する事業資産管理費が約148億円、一般管理費が約15億円、不測の損失に備えて積み立てている道路事業損失補てん引当金繰入が約23億円、借入金の利息などの業務外費用が約36億円となっている。

この結果、令和２年度の償還準備金繰入は、福岡高速で約216億円、北九州高速で約78億円となっている。

表10-1-2　令和２事業年度損益計算書

令和２年４月１日から令和３年３月31日まで(単位：百万円)

費用の部		収益の部	
勘定科目	金額	勘定科目	金額
経常費用	51,664	経常収益	51,688
事業資産管理費	14,773	業務収入	51,419
福岡高速道路管理費	10,002	道路料金収入	50,817
北九州高速道路管理費	4,646	（福岡高速道路）	35,907
福岡駐車場管理費	77	（北九州高速道路）	14,910
北九州駐車場管理費	49	ETCマイレージ還元負担金収入	192
一般管理費	1,468	（福岡高速道路）	170
一般管理費	1,280	（北九州高速道路）	22
その他	188	駐車場料金収入	220
引当金等繰入	31,686	（福岡駐車場）	112
道路事業損失補てん引当金繰入	2,310	（北九州駐車場）	108
（福岡高速道路）	1,632	その他	190
（北九州高速道路）	678	受託業務収入	146
償還準備金繰入	29,377	負担金事業受入金	0
（福岡高速道路）	21,613	業務外収益	123
（北九州高速道路）	7,764	受取利息	0
受託業務費	146	雑益　他	123
負担金事業費	0	特別利益	0
業務外費用	3,590	道路事業損失補てん引当金取崩益	0
債券利息	2,982	災害復旧事業費補助金収入	0
借入金利息	459		
雑損 他	149		
特別損失	0		
災害による損失	0		
当期利益金	25		
合　計	51,688	合　計	51,688

(注)端数処理の関係上、合計において合致しない場合がある。

第２節　予 算

1　予算の仕組み

公社の予算は、地方道路公社法の規定により、毎事業年度、予算、事業計画及び資金計画を作成し、当該事業年度の開始前に、設立団体の長である福岡県知事、福岡市長及び北九州市長の承認を受けることとされている。承認を受けた予算に係る決算は、翌年度の５月31日までに完結させ、作成した財務諸表及び決算報告書に監事の意見書を添付して２カ月以内に設立団体の長に提出しなければならない。

なお、知事及び両市長はこれを受け、地方自治法第243条の３第２項により、公社の経営状況を説明する書類を議会に提出することとされている。

2　予算の特徴

公社は、設立団体出資金や政府無利子貸付金などを財源として都市高速道路の建設や改築を行う「助成対象事業」及び道路料金収入を財源として道路を維持管理し営業する「管理事業」を実施しており、予算もその事業内容を反映した構成となっている。令和３（2021）年度予算の概要を表10-2-1に示す。

表10-2-1　令和３年度予算の概要

（単位：百万円）

	収　入		支　出	
	科　目	予算額	科　目	予算額
建設事業（助成対象事業費）	県・市出資金	102	高速道路建設費など	295
	無利子貸付金	170	一般管理費	384
	特別転貸債	238	支払利息	1
	民間借入金	170		
	計	680	計	680
管理事業	料金収入	51,255	維持改良費	12,620
	民間借入金（借換）	12,750	業務管理費	9,855
	市中銀行借入金	4,000	一般管理費	1,647
	原因者負担金受入	100	業務外支出	43,983
	雑収入	102	原因者負担補修費	100
			予備費	1
	計	68,207	計	68,207
その他	受託業務収入	35	受託業務費	35
	設立団体負担金	35	一般管理費	35
	計	70	計	70
合　計		68,957	合　計	68,957

（注１）端数処理の結果、内訳と計が合致しない箇所があります。

（１）助成対象事業費

助成対象事業の予算は、国から許可を受けた整備計画に基づいて計上する。支出予算には、業務費（高速道路建設費など）、一般管理費及び建設利息がある。これらの財源である収入予算は、設立団体出資金、政府無利子貸付金、特別転貸債及び公社自身が調達する民間資金の４種類である。

公社がこれまでに行った助成対象事業は、都市高速道路の建設のほか、耐震対策事業や大規模補修事業などの改築事業であり、これまでに助成対象事業として費やしてきた費用は、貸借対照表の事業資産に計上されている。

① 福岡高速の助成対象事業費

福岡高速では１号線から６号線の建設事業のほか耐震対策事業などの改築事業を実施してきた。

平成24（2012）年度に５号線の全線が開通し、当時の計画上のすべての事業が完了したことで、一時期は維持管理体制へと移行したが、平成28（2016）年度から６号線の建設事業を開始したため、助成対象事業に係る予算計上がなかった年度は、平成25（2013）年度～平成27（2015）年度の３年間のみであった。６号線建設事業は令和２（2020）年度末に完了したが、続く令和３年５月に３号線（空港線）延伸事業の整備計画変更許可を受け、令和３年度以降も引き続き建設に係る助成対象事業を進めている。

② 北九州高速の助成対象事業費

北九州高速では１号線から３号線及び５号線の建設事業のほか、耐震対策事業や大規模補修事業などの改築事業を実施してきた。また、旧日本道路公団から北九州道路及び北九州直方道路を買い取って北九州高速４号線とした際の道路取得費も助成対象事業費に含んでいる。

平成20（2008）年度に４号線の大規模補修事業及びETC整備事業が完了したことに伴い計画中の助成対象事業は完了し、以降は維持管理体制を継続している。

（２）管理事業費

助成対象事業によって建設や改築などが行われた道路について、維持管理し、有料道路として営業するための予算を「管理事業費」という。管理事業費には、維持改良費、業務管理費、一般管理費などの管理費用や、借入金の元金償還及び利息の支払いなどの業務外支出などがあり、公社が都市高速道路の営業によって得た道路料金収入を財源としている。また、高速道路の高架下用地の有効活用を目的として駐車場事業も行っている。

高速道路の管理費用については、両高速の供用区間の延長や交通量の増加に伴い、予算額も増加してきた。また、両高速とも第１次供用から40年以上が経過し、老朽化対策や道路施設の更新などの計画的な実施も必要となることから、コスト縮減に努めてはいるものの、今後も管理費用は増加する見通しである。

一方で、借入金の元金償還及び利息の支払いの予算（業務外支出）については平成18（2006）年度（1,000億円超）でピークに達しており、その後は元金償還のタイミングにより多少の増減はあるものの、減少傾向にある。

公社経営の財源となる道路料金収入については、両高速とも安定した予算計上を行っていたが、令和２年度は、新型コロナウイルス感染症の流行の影響により、前年度比15％減となったため、業務収入の減額とともに借入金を増額する予算変更を行った。

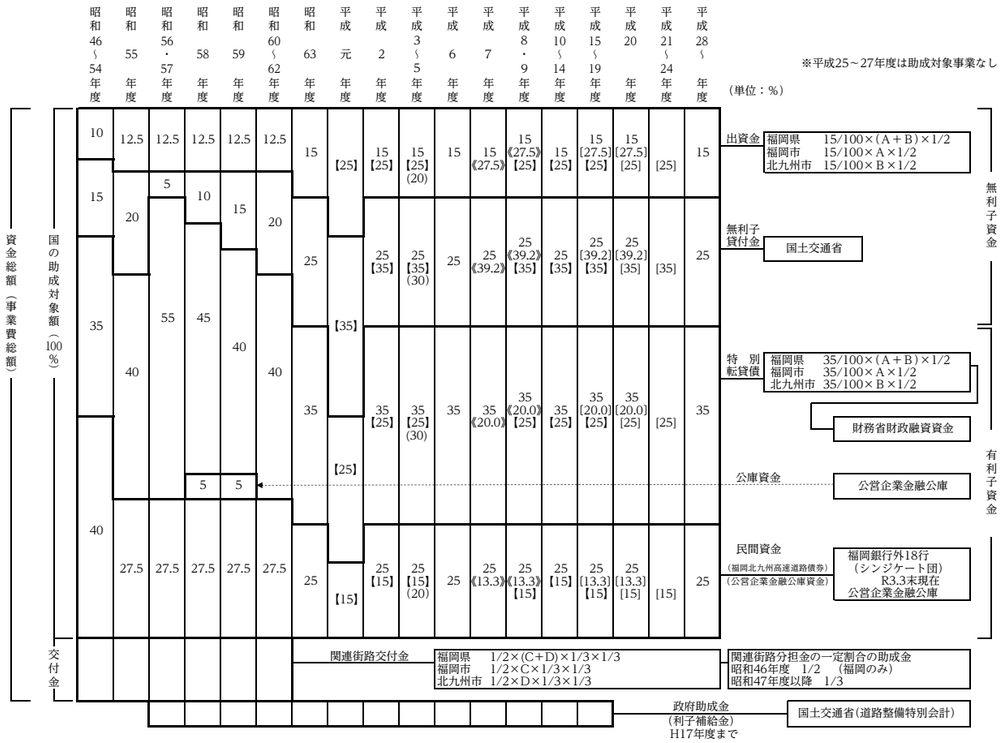
第３節　資 金

1 資金の概要

公社は、高速道路の建設、管理に要する資金を国、地方公共団体（設立団体）、及び民間から調達している。各資金の調達区分は、以下のとおりである。

①国　　無利子貸付金
　　政府助成金（利子補給金）
②設立団体　出資金、特別転貸債、交付金
　　財政支援金
③民間　　福岡北九州高速道路債券
　　（銀行等引受債・市場公募債）
　　シンジケート・ローン
④その他　公営企業金融公庫資金
　　（現：地方公共団体金融機構資金）

なお、建設資金の財源構成比率の推移は、図10-3-1のとおりである。



注１　カッコ表示なしの財源構成比率については、有料融資事業を示す。
　　ただし、平成２年度から平成５年度までのカッコ表示なしの財源構成比率については、北九州高速道路の有料融資事業対象分を示し、平成３年度から平成５年度までの（　　）書については福岡高速道路の有料融資事業対象分を示す。
注２　【　　】書の財源構成比率については、社会資本整備促進政府貸付金（ＮＴＴ－Ａ型事業）を示す。
　　ただし、平成20年度からの［　］書については、有料融資事業で旧社会整備促進政府貸付金を示す。
注３　平成７年度から平成９年度までの財源構成比率《　　》書については震災対策事業を示し、平成15年度～平成20年度の財源構成比率〔　　〕書については、北九州高速道路大規模補修事業を示す。
注４　平成11年度から平成19年度までの民間資金には、公営企業金融公庫資金の借入れが一部含まれている。
注５　平成21年度からは福岡高速道路事業のみ。
注６　Ａ：福岡高速道路事業費、Ｂ：北九州高速道路事業費、Ｃ：福岡市の関連街路事業費、Ｄ：北九州市の関連街路事業費

図10-3-1　財源構成比率の推移

2 出資金

出資金は、地方道路公社法第４条の規定により地方公共団体から受け入れる資金で、公社の基本財産となる。基本財産は公社存立の財政的基礎であり、その額については、公社経営の安定と信用の裏付けとなる額が必要となる。

設立団体である地方公共団体は、基本財産の２分の１以上を出資することとされているが、これは公社役員の任免権、公社事業の監督権などの権限を有しているため、資金面でもそれ相応の負担をするべきであるという観点からである。なお、これまで設立団体以外の出資はなく、設立団体である福岡県、福岡市、北九州市が基本財産の全額を出資している。

設立当初、建設資金コスト（道路建設などに投入される事業費の財源についての平均利率）が６％以下となるよう、建設財源に占める出資金の比率は10％でスタートした。しかし、第１次オイルショック後の社会・経済環境の変化及び整備計画の変更により採算性の確保が困難となったため、昭和55（1980）年度から12.5％に、昭和63（1988）年度には現在の比率である15％に引き上げられた。また、平成３（1991）年度から平成５（1993）年度までは、福岡高速の有料融資事業のみ国の無利子貸付金の特例貸付の影響により20％の比率となった。その他に平成元（1989）年度からは、NTT株式売却益を財源とする事業（以下「NTT－A型事業」）の導入により国の無利子貸付金の比率が大幅に引き上げられたため、出資金もこれに連動し、NTT－A型事業分については、25％まで引き上げられた。

平成28（2016）年度から令和２（2020）年度にかけて実施した福岡高速６号線（アイランドシティ線）新設事業及び令和３（2021）年度に事業着手した福岡高速３号線（空港線）延伸事業では、有料融資事業として、事業費の15％の比率で出資を受けている。

なお、無利子貸付金と出資金の比率については、昭和52（1977）年度に建設省と自治省との間で、おおむね１：0.7とする旨の確認がなされ、昭和54（1979）年度以降は、この確認に基づき措置されるようになっている。

公社設立時の出資額は、福岡県2,600万円、福岡市1,600万円、北九州市700万円であったが、以降事業実施年度に増資され、令和２年度までの出資総額は福岡県1,123億1,530万円、福岡市835億6,750万円、北九州市287億4,780万円となっている。

3 無利子貸付金

無利子貸付金は、高速道路建設費の財源の一部として道路整備特別措置法第20条の規定により、国から無利子で貸付を受ける資金である。この貸付にあたっては、建設省道路局長通達（昭和43（(1968)）年建設省道有発第２号）で定められている有料道路整備資金貸付要領によることとされている。

建設財源に占める無利子貸付金の比率は、公社設立当初においては、有料道路整備資金貸付要領第３条に定められている貸付率の限度枠一杯の15％でスタートした。しかし、この比率では採算性を確保することが困難となったこと、また、前述のとおり昭和52年度に無利子貸付金と出資金の比率がおおむね１：0.7とすることが確認されたこともあり、財源構成の改正について積極的な運動を重ねた結果、昭和55年度には20％に引き上げられた。ところが、昭和56（1981）年度以降、国の財政事情の悪化によって20％の比率を維持することが困難となり、昭和56年度及び57（1982）年度は５％、昭和58（1983）年度は10％、

昭和59(1984)年度は15％となった。無利子貸付金が減少した分は、代替措置として特別転貸債及び公庫資金で調達することになったが、特別転貸債及び公庫資金は有利子資金であるため、その利子分については無利子貸付金で調達した場合と同等の効果が生じるよう、国から利子補給を受けることになった。

昭和60(1985)年度からは国の財政事情も好転し、本来の比率である20％に戻り、昭和63年度には25％に改定された。また、平成３年度から平成５年度までは、福岡高速の有料融資事業のみ貸付率30％の特例貸付が適用された。

さらに、平成元年度からは、貸付率35％のNTT－A型事業が導入された。これは、日本電信電話公社の民営化に伴い、政府保有の株式を売却し、その収入の一部を活用して社会資本の整備を促進する事業で、料金徴収によって元本を回収する有料道路事業は、Aタイプ(収益回収型)の総合有料道路事業として、高速道路と密接に関連する道路との一体的整備を図る事業に適用された。NTT－A型事業では、道路事業資金収益回収特別貸付金貸付要領に基づき貸付を受けた。この制度による貸付は平成19(2007)年度に終了したが、平成24(2012)年度までの福岡高速５号線建設事業では、無利子貸付金をNTT－A型事業と同じ貸付率35％で借り入れした。

平成28年度から令和２年度にかけて実施した福岡高速６号線(アイランドシティ線)新設事業及び令和３年度に事業着手した福岡高速３号線(空港線)延伸事業では、有料融資事業分として事業費の25％の比率で借り入れしている。

借入条件は、５年据置、20年償還の年賦償還(借入から６年目に当たる償還初年度の返済額を１、最終償還年度の返済額を３とし、年度間の償還額が一定の差で増加していく、いわゆる１：３等差級数償還)である。借り入れにあたっては、設立団体の債務保証を受けている。

4 特別転貸債

特別転貸債の制度は、昭和46(1971)年に公社が設立される際、国と地方の財政負担を折半するという考え方のなかで、無利子貸付金を15％とし、残る35％に財政投融資資金を導入する方法として設けられた制度である。福岡・北九州両高速道路の建設は、毎年度多額の資金を必要としており、出資金と無利子貸付金以外の資金について、民間資金だけでは適切な資金調達が困難であるため、比較的低利な国の財政投融資資金の導入が認められたものである。

ただし、公社は、財政投融資資金法(旧資金運用部資金法)の制約により直接貸付けが受けられず、設立団体である地方公共団体が地方債として借り入れ、即日公社に転貸するため、これを特別転貸債といっている。

建設財源に占める特別転貸債の比率については、当初は35％であったが、採算性の確保が困難になったため、昭和55年度からその効果をより高めるための措置として40％に引き上げられた。しかし、昭和56年度から国の財政状況の悪化により無利子貸付金が減らされ、その代替措置として減額分を特別転貸債に上乗せするなどの措置がとられた。その結果、昭和56、57年度は55％、昭和58年度は45％という比率となった。昭和59年度からは再び40％に戻り、昭和63年度には現在の比率である35％まで下がった。また、平成３年度から平成５年度までは、福岡高速の有料融資事業のみ、国の無利子貸付金の特例貸付の影響により30％の比率となった。その他に、平成元年度からはNTT資金の導入により、NTT－A型事業においては25％の比率が適用された。

平成28年度から令和２年度にかけて実施した福岡高速６号線(アイランドシティ線)新設事業及び令和３年度に事業着手した福岡高速３号線(空港線)延伸事業では、有料融資事業として35％の比率で借り入れしている。

借入条件は５年据置、20年償還で、当初より半年賦元利均等償還だったが、平成28年度以降の借入は半年賦元金均等償還となっており、設立団体が国から財政融資資金を借り入れた条件と同じ条件で、公社に転債している。

5 民間資金

民間資金の積極的な導入により立ち遅れていた地方的な幹線道路の整備を図るという地方道路公社法の趣旨を踏まえ、建設財源のうち公社自ら調達する資金として民間資金を活用する制度が導入された。

建設財源に占める民間資金の比率については、設立当初は国と地方の財政負担を折半する考え方のなかで、地方負担50％のうち40％を民間資金で調達することになっていたが、採算性の確保が困難になったため、昭和55年度には27.5％、昭和63年度には現在の比率である25％に引き下げられた。また、平成３年度から平成５年度までは、福岡高速の有料融資事業のみ、国の無利子貸付金の特例貸付の影響により20％の比率となった。その他に平成元年度からはNTT資金の導入により、NTT－A型事業においては15％の比率が適用された。

平成28年度から令和２年度にかけて実施した福岡高速６号線(アイランドシティ線)新設事業及び令和３年度に事業着手した福岡高速３号線(空港線)延伸事業では、有料融資事業として25％の比率で借入を行っている。

建設財源のほかに、昭和50(1975)年度から過去の建設費に充てた借入金の元金償還に充当するための資金である建設借換資金についても民間資金で調達している。また、昭和55年度からは営業収支の不足分に係る借入も行っていたが、平成７(1995)年度を最後に、近年は行っていない。

民間資金の調達にあたっては、公社法施行についての通達により設立団体が債務保証するよう定められており、これによって、より良い条件での借入が可能となっている。債務保証は、福岡高速は福岡県と福岡市の折半、北九州高速は福岡県と北九州市の折半となっている。

(１) 銀行等引受債及びシンジケート・ローン

地元金融機関を中心として幅広く調達するとともに、公社事業の性格上、長期で安定した多額の資金を確保する必要から、昭和47(1972)年５月に、福岡銀行を代表幹事行、日本興業銀行及び日本長期信用銀行を副幹事行に据え、全体で38行からなるシンジケート団(協調融資団)が組織された。公社は設立当初より、銀行等引受債を発行して民間資金を調達する方法をとっており、シンジケート団が総額を引き受けてきた。ただし、このころは道路公社の発行する債券は有価証券としての取り扱いを受けられなかったため、銀行等引受債は流動性(換金性)が著しく阻害されていた。このような状況下、公社が独自にシンジケート団に対してアンケート調査を行った結果、債券の引き受けよりも証書貸付を希望する銀行が多かったため、平成12(2000)年以降は債券の引き受けを条件として、期間５年のシンジケート・ローンを導入し、シンジケート団からの調達は、銀行等引受債及びシンジケート・ローンの２種類で行うようになった。

しかし、平成16(2004)年度から市場公募債の発行を始めると、市場公募債に比べ銀行等引受債のコストが高い状況が続いていたため、平成26(2014)年以降は銀行等引受債の発行を休止することとなった。以降は、シンジケート団からの調達はシンジケート・ローンのみとなっている。

当初38行だったシンジケート団は、バブル崩壊による不況や金融業界の再編により、令和２年

度末現在、都市銀行３行、信託銀行１行、地方銀行12行、信金中央金庫、福岡県信用農業共同組合連合会の計18金融機関と、結成時の半数ほどになっている。

（２）市場公募債

公社が発行してきた銀行等引受債は、市場において非有価証券として位置付けられており、債券を引き受けた金融機関は債券を保有するしかなく、仮に売買するにしても金融機関の間での取引しかできない、いわゆる「塩漬けの債券」だった。それゆえ、公社が発行する債券の金利設定は、地方債の１格落ちという条件（東京都の外郭団体並みの水準）で決定され、国債との金利差は大きなものとなっていた。しかし、金融庁による証券制度改革により、平成15（2003）年１月６日に「証券決済制度等の改革による証券市場の整備のための関係法律の整備等に関する法律」が施行されたことにより、地方道路公社法第27条の２に「道路公社は、債券を発行することができる」条項が新設され、社債等登録法の廃止、振替決済制度の導入などにより、公社債券の有価証券化が実現した。これにより、公社債券は金融商品取引法第２条第１項第３号の「特別の法律により法人の発行する債券」として位置付けられ、公募債の発行が可能となった。なお、すでに発行している銀行等引受債についても、有価証券の取り扱いとなることが日本証券業協会により確認された。

平成15年１月の法改正後、２カ年の年度計画を立て、１年目（平成15年度）を公募債に関する知識の習得、手続きに関する調査、スケジュール立案などの準備期間とし、２年目（平成16年度）に初めての公募債を発行した。初回の公募債（第105回）では、100億円（10年物）を発行した。公募債を発行する以前の銀行等引受債（第104回債）の発行条件は、国債利回り＋38bp（0.38％）のスプレッドであったが、初回の公募債は国債利回り＋15bp（0.15％）という条件決定となり、当時過去最小のスプレッドとなった。この公募債の影響を受け、翌々月の第106回債の銀行等引受債のスプレッドは23bp（0.23％）と、これもタイトな仕上がりとなった。このように、公募債の発行により低利な資金の調達が可能となり、金利負担の軽減が達成されてきた。また、平成28年１月に日本銀行がマイナス金利政策を導入してからは、より一層低金利での調達が達成されている。

一方で、公募債の発行条件は国内外の社会情勢・経済情勢に大きく左右される傾向もある。近年では、令和元年度は、世界的な新型コロナウイルス感染拡大により金融市場全体に混乱が生じた中での発行となったが、リスクオフ姿勢の強まりや各国の金融政策などにより、債券市場は大きく変動しながらも低金利へと推移したため、結果的に、当時過去最低の利率で調達することができた。

初回に10年債を発行して以降は、平成19年度からは20年債、平成22（2010）年度からは15年債と３種類の年限を発行してきた。償還条件は、全て満期一括償還となっている。

6　公営企業金融公庫資金

公社は、高速道路建設費の財源の１つとして、昭和58、59年度に公営企業金融公庫から資金の貸付を受けた。これは、無利子貸付金で述べたように、昭和56年度から59年度においては無利子貸付金の20％を確保することが困難になったため、その一部が特別転貸債及び公庫資金に振り替えられたことにより導入されたものである。建設財源に占める公庫資金の比率は、両年度ともに５％であった。また、借入額は昭和58年度約13億円、昭和59年度約12億円（繰越分約２億円を含む）で総額25億円であった。

また、平成11（1999）年度からは、民間資金を補完するため建設財源に占める５％の借入を始めた。これは、銀行等引受債の市場流通性の無さを理由に、シンジケート団から銀行等引受債の引き受け条件改定の要求があったため、資金調達内容を見直し、資金調達の多様化を図ったものである。平成20（2008）年度に同公営企業金融公庫が廃止され、地方公営企業等金融機構に事業継承された際、地方道路公社は貸付対象外となったため、同公庫からの借入は平成19年度をもって終了した。

なお、借入については証書借入で、借入条件は５年据置20年償還、半年賦元利均等償還であった。

7　交付金

（１）関連街路交付金

交付金は、高速道路建設費の財源の一部として、設立団体である地方公共団体から補助金として交付される資金である。

公社は、地方道路公社法第29条及び同法施行令第６条の規定により、都市高速道路の建設に伴い必要となる関連街路の新設または改築に要する費用について、その３分の１を負担することになっており、この負担金のことを関連街路分担金といい、この関連街路分担金に対する地方公共団体の補助金を関連街路交付金という。

関連街路交付金の制度は、高速道路建設に伴う関連街路の整備が都市整備に寄与する点に鑑み、福岡・北九州両高速道路事業の採算性の向上を図る見地から、首都・阪神の両高速道路公団の例にならい設けられた。

関連街路交付金は、当初関連街路分担金の２分の１に相当する額であったが、この割合は地方公共団体が国庫補助事業として実施した場合に比較して地方の負担が大きくなっていた。そこで、地方負担の均衡を図るため、昭和47年度からは、関連街路分担金の３分の１に相当する額に減額された。この制度に対しては、以前から自治省より、交付金分は料金徴収の対象とすべきものであること、両公団の関連街路分担金に対する地方公共団体の補助は地方財政再建促進特別措置法の趣旨に沿わないなどの指摘があり、自治省と建設省との間で関連街路交付金の廃止について合意がなされ、昭和62（1987）年度に首都・阪神両公団において制度が廃止された。当公社についても、昭和63年度に廃止された。それに伴い、同年度から助成対象事業の財源構成が変更となった(出資金12.5%→15%、政府無利子20%→25%、特別転貸債40%→35%、民間資金27.5%→25%)。

（２）交付金事業

平成15年から17（2005）年にかけて行われた北九州高速道路と九州自動車道小倉東ICとの連結事業において、北九州高速の採算性確保の観点から、全体事業費18億円の３分の１である６億円（オフランプ事業費の約半額）を交付金事業として北九州市から受け入れた。

8 政府助成金

昭和56年度から59年度の間、国の財政事情の悪化により無利子貸付金の20％を確保することが困難になり、その不足分を特別転貸債及び公庫資金に振り替えて調達することとなった。無利子貸付金から振り替えられた割合は、昭和56年度及び57年度は特別転貸債へ15％、昭和58年度は特別転貸債へ５％、公庫資金へ５％の計10％、昭和59年度は公庫資金へ５％であった。

しかし、特別転貸債及び公庫資金は有利子資金であるので、両資金に振り替えて資金調達することにより利息が発生する。その発生する利息分に、無利子貸付金で調達した場合と同等の効果が得られるよう、国が利子補給することとなった。この利子補給金が政府助成金である。

「補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律」及び「地方道路公社都市高速道路整備補給金交付要綱」により、昭和56年度から平成17年度までの毎年度、特別転貸債及び公庫資金の利子支払のつど交付を受けた。助成金の総額は、113億4,810万円であった。

9 財政支援金

財政支援金とは、北九州高速の採算性悪化のための緊急の財政支援として、昭和63年度から平成９(1997)年度にかけて実施されたものである。

北九州高速は、インフレーション、オイルショックなどによる建設費の高騰や建設期間の延長、交通量の伸び悩みなどにより、採算性が悪化し、昭和61(1986)年７月31日に学識経験者からなる「北九州高速道路採算検討委員会」を発足させて、採算性確保のための諸施策を検討した結果、昭和63年５月23日に公社の自助努力、設立団体の財政支援など、７項目からなる提言がまとめられた。その提言を受けて、設立団体である福岡県及び北九州市が公社に無利子で貸し付けることになった資金(経営改善資金)が財政支援金である。当初は３年間の緊急対策であったが、北九州道路など(現北九州高速４号線)との一体化に伴う整備計画変更に際して、福岡県と北九州市の財政支援の延長が国の助成対象事業の採択要件とされたため、平成９年度までの10年間に延長され、総額300億円の支援を受けた。その後、平成20年度から23(2011)年度にかけて北九州市に12億円を償還し、令和２年度末現在の残高は288億円となっている。

第４節 入札・契約制度

1 入札・契約制度の変遷

公社の入札・契約は、設立時から指名競争入札制度を中心に行っていたが、平成12(2000)年９月に一般競争入札制度を導入したことに伴い、同時期に入札・契約に関する規定を整備した。

平成13(2001)年４月に、公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律(平成12年法律第127号)が施行され、公共工事について当該年度の発注見通し、入札・契約に関する情報の公表などが義務付けられた。公社は法律の適用団体ではないものの法律の趣旨に沿う制度を平成14(2002)年３月に確立した。

また、平成15(2003)年度からは工事の入札において、予定価格及び最低制限価格の事前公表を実施した。

平成17(2005)年４月に、公共工事の品質確保の促進に関する法律(平成17年法律第18号)が施行された。公社においても価格及び品質が総合的に優れた契約がなされることや入札談合防止効果も期待されることから、平成17年12月から総合評価方式を試行導入した。平成18(2006)年度には福岡高速５号線の入札で総合評価方式(標準型)を試行したが、最低制限価格で入札した業者が複数いた案件において、くじによらず価格と技術力が総合的に優れた業者を落札業者としたことから本方式導入の効果があったと考えている。

平成19(2007)年度からは、入札契約制度の透明性、競争性、公平性をこれまで以上に確保するため、一般競争入札の実施対象額を３億円以上から5,000万円以上に拡大した。それに伴い、総合評価方式を本格導入し、技術的な工夫の余地がほとんどないものを除き、実施対象額を5,000万円以上とした。

平成22(2010)年度からは、公共事業における暴力団排除を徹底させるため、契約書内の暴力団排除条項に契約解除に係る条文を追加した。また、誓約書を提出することを、新たに契約締結の条件とし、公社における暴力団排除制度を強化した。

平成24(2012)年度からは、これまで工事の発注にのみ行われてきた一般競争入札を、料金収受業務及び交通管理管制補助業務の発注にも導入した。なお、料金収受業務については、総合評価方式を実施している。

平成25(2013)年度からは、一般競争入札に対して郵便入札制度を実施し、さらに平成27(2015)年度からは電子入札制度を取り入れた。

平成28(2016)年度、福岡高速６号線建設に係る工事発注が本格化するにあたり、改めて入札制度も見直した。新設工事は大規模かつ技術的難易度の高い工事であることから、公社の共同企業体取扱要領の規定により、発注計画段階から全ての工事が特定建設工事共同企業体(以下「JV」)の対象となることが見込まれた。このことから、福岡高速５号線新設工事の公告時における参加資格条件、設立団体の参加資格条件並びに競争性の確保及び不調リスクなどを勘案し、JVの構成員数及び組合せなどを見直した結果、福岡高速６号線の新設工事に限った参加資格条件を設定した。同28年度には、発注者・受注者双方の業務負担軽減を図るため、参加資格要件などを共通化できる複数工事の入札参加申請について、一括して審査が行えるように総合評価方式における一括審査制度を導入した。受注者による案件ごとの申請書作成負担が軽減されたほか、発注者である公社の入札契約手続きにおけるミス発生のリスク軽減効果にも寄与している。

平成30(2018)年度からは、技術的特性をより的確に把握し、受注者の参加意欲を反映させるため、建設コンサルタントなどの業者選定・特定方法として公募型プロポーザル方式を導入した。

また、同年10月には、施工条件・現場条件の

厳しい工事において、不調工事が多く発生し、事業執行に支障をきたしている状況であったため、不調の要因の１つである積算価格と実勢価格の乖離を解消するため入札参加者から提出される見積価格を用いて予定価格を作成する「見積りの提出を求める方式（見積活用方式）」を試行導入した。

総合評価方式は、令和２（2020）年度に、担い手の中長期的な育成・確保などを目的として、若手担当技術者の配置や災害協定団体への加入により加点するなど評価項目の追加や工事成績の評価の見直しなどの一部改訂を行った。

令和３（2021）年10月からは、工事受注者の円滑な施工体制の確保を図るため、建設資材、労働者確保などの準備を行う期間を、余裕期間として付加する余裕期間制度の導入を行った。

令和４（2022）年４月からは、不当なダンピング防止や、品質確保など、より適正な契約の推進のため、建設工事において、一般競争入札（総合評価方式）にて入札を行うものに、「低入札調査価格制度」を試行導入予定である。

維持補修、清掃、点検などの年間委託業務の発注方式は、さらなる透明性・継続性の向上を目的に指名競争入札から一般競争入札への移行、単年度契約から複数年契約への変更など入札方式の見直しを行ってきた。

「維持補修業務」は、令和元（2019）年度まで公募型指名競争入札を行っていたが、令和２年度より「維持補修工事」として、一般競争入札の総合評価方式に移行するとともに複数年契約とした。「清掃等業務」は、令和２年度まで公募型指名競争入札を実施し、令和３年度は一般競争入札（価格競争）に移行したが、令和４年度からは「清掃等工事」として、一般競争入札の総合評価方式に移行するとともに複数年契約とする予定である。「構造物点検」、「電気施設保守点検」、「施設保守点検」、「交通管制保守点検」、「料金機械保守点検」の５件の点検業務は、令和２年度まで公募型競争入札を実施し、令和３年度から一般競争入札（価格競争）に移行した。

公社の入札・契約制度は、建設業界やそれを取り巻く社会情勢の変化に応じて柔軟に対応しており、今後もこれまでと同様に必要に応じて継続的な見直しを図る必要がある。

2 競争参加資格者登録制度

公社の入札に参加を希望する者は、あらかじめ「一般競争（指名競争）参加資格審査申請書」を公社に提出して適格性の審査を受け、「一般競争（指名競争）参加資格者名簿」に登録されていなければならない。

申請は、定期の受け付けとして２年に１回行い、定期受け付けで申請がされなかった業者向けの随時受け付けを当初は２年に５回行っていた。平成28年・29（2017）年度の名簿の申請から随時受け付けを２年に２回に変更し、平成30年・令和元年度の名簿の申請からは２年に１回に変更した。

建設工事及び測量・コンサルタントなどの２部門に分けられた名簿は、それぞれに登録種別があり、建設工事においては３工種まで登録することができる。公社における登録種別は建設工事が表10-4-1に示す14工事種別、測量・コンサルタントなどが表10-4-2に示す６業種となっている。

なお、建設工事においては、土木・建築・電気・鋼橋・舗装・塗装について、建設業法の規定に基づく経営規模その他経営に関する客観的事項などを勘案して、有資格者を等級別に格付けしている。

表10-4-1　公社における14工事種別

福岡北九州高速道路公社が発注する工事種別及び工事内容			建設業法に基づく許可を受けた建設工事の種類
申請のできる工事種別		主な工事内容	
①	土木工事	高速道路等の新設、改築、維持補修に係る土木工事	1　土木一式工事
②	建築工事	料金所、事務所等の新設、改築、維持補修に係る建築工事	2　建築一式工事
③	電気工事	受変電設備、道路照明設備、送配電線路布設、信号設備等の新設、改良、維持補修に係る電気工事	8　電気工事
④	鋼橋工事	高速道路の橋脚、桁の新設、改築、維持補修に係る鋼構造物工事	11 鋼構造物工事（鋼橋上部）
⑤	舗装工事	高速道路の舗装の新設、改良、維持補修に係る舗装工事	13 舗装工事
⑥	塗装工事	高速道路の塗装の新設、改良、維持補修に係る塗装工事	17 塗装工事
⑦	電気通信工事	交通管制設備及び通信線敷設、データ通信設備、無線設備等の新設、改良、維持補修に係る電気通信工事	22 電気通信工事
⑧	プレストレスト・コンクリート工事	高速道路の橋脚、桁の新設、改築、維持補修に係るプレストレスト・コンクリート橋工事	1　土木一式工事（プレストレスト・コンクリート）
⑨	しゃ音壁工事	高速道路のしゃ音壁及び落下物防止柵設置工事	1　土木一式工事 11 鋼構造物工事 5　とび・土工・コンクリート工事
⑩	道路標識・区画線工事	高速道路の道路標識設置工事、道路区画線、改築、維持補修に係る工事	5　とび・土工・コンクリート工事 17 塗装工事
⑪	造園工事	植樹、移植等の造園工事	23 造園工事
⑫	機械器具設置工事	高速道路の機械器具設置の新設、改良、維持補修に係る工事	20 機械器具設置工事
⑬	管工事	冷暖房、給排水等、各設備の新設、改良、維持補修に係る工事	9　管工事
⑭	消防施設工事	防災、防火設備の新設、改良、維持補修に係る工事	27 消防施設工事

表10-4-2　公社における６業種

種別		登録部門	
①	測量	・測量一般 ・地図の調製	・航空測量
②	建築関係コンサルタント	・建築一般 ・設備設計	・電気設計
③	土木関係建設コンサルタント	・建設コンサルタント ・交通量調査 ・環境調査 ・経済調査 ・分析・解析	・電算関係 ・計算業務 ・資料整理等 ・施工管理
④	地質調査	・地質調査	
⑤	補償関係コンサルタント	・補償コンサルタント ・不動産鑑定	・登記手続等
⑥	ソフトウェア関連	・システム開発 ・システム運用保守	・業務パッケージソフト販売 ・ソフトウェア開発

3 指名停止制度

公社の入札参加資格における指名停止制度は、昭和55(1980)年に独自の要領を制定し必要な改正を行いながら運用していた。しかし、国をはじめ他の地方公共団体では、中央公共工事契約制度運用連絡会議が作成したモデルを基に制定・運用されていたため、平成14年に当公社でも措置要領の全面改正を行った。指名停止基準は表10-4-3、4のとおりであり、公社発注案件による事故などが発生した場合や、建設業法違反などにより処罰が与えられた場合は、指名業者第１選考委員会に諮ったうえで指名停止措置を決定している。

表10-4-3
県内において生じた事故等に基づく措置基準

措置要件
1　虚偽記載
2　過失による粗雑工事
3　契約違反
4　安全管理措置の不適切により生じた公衆損害事故
5　安全管理措置の不適切により生じた工事関係者事故

表10-4-4
贈賄及び不正行為等に基づく措置基準

措置要件
1　贈賄
2　独占禁止法違反行為
3　競売入札妨害又は談合
4　建設業法違反行為
5　不正又は不誠実な行為

第５節　業務IT化の取り組み

1 業務システムの導入

公社では設立初期より、償還計画や交通量予測の計算業務に、外部委託による電算処理を用いていた。

平成８(1996)年３月に、社内における合理化と省力化のために電算化を進めることを目的として、「総合情報システム基本計画書」を策定、これに基づき、人事や給与計算、財務管理などを処理するためのシステムについて、同年５月から設計・構築を開始した。

平成10(1998)年７月に「総合情報システム」の名称の下、「人事情報システム」をはじめとする計11の業務システムが運用を開始した(表10-5-1)。

表10-5-1　平成10年７月「総合情報システム」運用開始時の業務システム

〈総務系〉 ・人事情報システム	・給与計算管理システム	
〈財務系〉 ・勘定処理システム ・予算管理システム ・契約管理システム	・出納管理システム ・債権管理システム	・資産管理システム
〈営業系〉 ・料金収受システム	・交通量管理システム	
〈工事系〉 ・計画管理システム		

2 業務システムの改善と拡充

総合情報システムの導入後、人事や給与に関する業務システムは「人事給与システム」へ、また、勘定処理や出納など財務管理に関する業務システムは「総合会計システム」へ統合し、機能改善や効率化を実施しながら今日に至っている。

また、これらに加え、道路の保全管理に関する「日常点検システム」「定期点検システム」や、工事設計に関する「土木工事積算システム」などのシステムを新たに整備し、業務の効率化を適時進めてきた。

平成12(2000)年11月には、WEBサーバーシステムを整備し、お客様に情報発信を行う公社ホームページの運用を開始した。

平成20(2008)年３月には、メールやスケジュール管理などの機能を果たす職員向けグループウエアである「ふくきたコミュニティ」を導入した。

平成30(2018)年３月には、これらの業務システムの運用管理の効率化と災害対応能力の向上のため、これまで社内に設置していたサーバー類を、専門民間事業者が社外において運用するデータセンターへ移設した。また、画像ファイルや各種の統計情報など大型のデータを取り扱う機会が増え、社内全体のネットワークを強化・拡充する必要が生じたため、本社と北九州事務所を結ぶ通信線を大容量化するとともに、社屋内の通信には高速の無線LANを導入した。

同じく、平成30年３月、災害などの緊急事態に対応するため、出張先や自宅など社屋外からパソコンを用いて業務を行うことができるテレワークシステムを、部分的に導入した。

さらに、令和２(2020)年４月、新型コロナウイルス感染症対策として在宅勤務の必要が生じたため、テレワークシステムを大幅に拡充し、多くの職員が自宅から業務を実施することができる環境を整備した。

令和３(2021)年１月には、ICカードを用い職員の勤務状況を管理するほか、休暇や時間外勤務など服務管理を総合的に処理する「勤怠管理システム」を導入した。

令和３年度末現在、平成10年７月の「総合情報システム」稼働開始以降にシステム統合などを実施したものやその後新たに整備したものを含め、18の業務システムが稼働している(表10-5-2)。

このような業務のIT化に併せ、公社の情報セキュリティ基盤の強化に努める目的で、平成20年８月に「福岡北九州高速道路公社情報セキュリティ規程」と「福岡北九州高速道路公社情報セキュリティ対策基準」を制定し、情報資産の保全と、業務の安定稼働に努めている。

今後も、日々進歩する情報通信技術を積極的に活用し、公社における効率的な業務運用に資するよう、業務のIT化を推進していきたい。

表10-5-2　令和３年度末現在稼働中の業務システム

〈共通系〉 ・グループウエアシステム(ふくきたコミュニティ) ・テレワークシステム ・WEBサーバーシステム(公社ホームページ)		・ファイル共有システム
〈総務系〉 ・人事給与システム	・勤怠管理システム	
〈財務系〉 ・総合会計システム		
〈営業系〉 ・ETCシステム	・料金収受システム	・交通量統計システム
〈工事系〉 ・土木工事積算システム	・規制工事情報システム	
〈保全管理系〉 ・新保全システム(道路現況システム、地盤情報システム、竣工図書管理システム) ・日常点検システム　・定期点検システム ・施設管理データベースシステム		

第６節　監査制度

1　内部監査

(１) 内部監査の概要

公社定款で定めてあるとおり公社業務の適正かつ効率的な運営を確保するため、監事が置かれている。

監事は、公社の業務を監査し、その結果に基づき必要と認めるときは、理事長、国土交通省九州地方整備局長、福岡県知事、福岡市長又は北九州市長に意見を提出することができる。決算監査では、公社が福岡県知事、福岡市長及び北九州市長に提出する財務諸表及び決算報告書に対して、監事の意見をつけることになっている。また、公社幹部会への出席、重要文書の回付などを通じて常に公正な立場から公社全般にわたる業務の執行状況を把握し、公社業務が適正かつ効率的に運営されているか、財務関係について適正に執行されているかなど公社全般にわたる業務を監査する役割を担っている。

なお、監事の職務の執行を補助するため、昭和47(1972)年4月に監査室を設置した。また、同年６月13日に福岡北九州高速道路公社監事監査要綱を制定し、これに基づき、監査計画を策定し毎月の出納検査を行う他、決算、管理業務、工事及び委託業務契約、総務及び財産の監査を実施している。

(２) 監査の種類

監事の行う監査は、地方道路公社法、定款、監事監査要綱などに基づき、毎年度監事が定める監査計画書により実施されている(表10-6-1)。

① 決算監査

地方道路公社法第26条第２項で「財務諸表及び決算報告書を設立団体に提出するときは、監事の意見をつけなければならない」と規定されている。

このため、決算監査により、決算書類などの計数確認を行うとともに、その事業年度の財政状態及び経営成績を適正に表示しているかなどを監査している。

② 定期監査

年間の監査計画に基づき、公社の全ての業務を対象として、業務の執行状況などについて監査している。

③ 臨時監査

監事が監査を必要と認めた事項について、定期監査以外に実施するものである。

④ 出納検査

毎月の収入、支出の状況について証拠書類により検査を行うとともに、金銭の出納、保管、資金運用などについて検査している。

上記の監査等の結果、是正及び改善の必要があると認めた事項については、そのつど理事長に通知され、理事長は所要の改善措置をとることとされている。

表10-6-1　監査の種類

名　称	目　的
決算監査	決算報告書、財務諸表、その他の決算資料に基づき、予算執行、資金調達及び経理事務の状況を監査し、財政状態及び経営成績を分析し、地方道路公社法第26条第２項に基づく監事の意見を取りまとめる。
管理業務監査	料金収入等の収益及び道路管理等の費用に係る業務並びに道路維持補修業務（施設を含む）を監査し、管理業務の適正確保に資する。
総務監査	組織、給与、厚生等の事務を監査し、総務事務の適正確保に資する。
財産監査	財産、物品の台帳整備及び管理又は取得状況等を監査し、財産管理の適正確保に資する。
工事・委託業務監査	工事計画及び施工に関する業務並びに検査、計画等の委託業務を監査し、工事及び委託業務の適正確保に資する。
出納検査	各月の金銭出納、保管及びこれに関する事務を監査し、出納事務の適正確保に資する。

（３）文書回付による執行状況等の把握

監査及び検査を円滑に実施するためには、公社の経営及び財務状況とともに、業務の執行状況などを把握することが必要となる。このため、重要な通達や理事以上の執行権限に属する契約に関する文書などを監事に回付する文書として定め、公社の業務を日常的に把握することとしている。

2　外部団体による監査等

地方自治法第199条第７項の規定に基づき、財政的援助団体などに対する出資団体（福岡県、北九州市、福岡市）の監査が定期的に実施されている。

出資団体は、財政的援助等の目的に沿って出納その他の事務の執行を行っているかなどについて監査を実施する。

このほか、平成16（2004）年度に会計検査院により、当公社を含む指定都市高速道路３公社４道路、一般有料道路24公社80道路を対象として、「国の事業認可を受け貸付金等により整備した地方道路公社の有料道路事業の状況」について検査が実施された。

課題と今後の方向　第11章

第１節　交通の課題と今後の方向
1. 福岡高速 286
2. 北九州高速 288
3. 広域道路ネットワークについて 289
第２節　維持管理の課題と今後の方向
1. 福岡高速 291
2. 北九州高速 292
第３節　経営の課題と今後の方向 294

第１節　交通の課題と今後の方向

1 福岡高速

福岡高速は、昭和55(1980)年に初めて香椎～東浜が開通し、その当時の通行台数は約11,700台/日であった。その後供用延長の増加に伴い通行台数も増加し、平成11(1999)年の九州自動車道太宰府IC接続時には通行台数は前年度と比較し約35,300台/日増加して約124,100台/日となった。さらに、平成13(2001)年に西九州自動車道、平成14(2002)年に九州自動車道福岡ICと接続するとともに、平成24(2012)年には環状線ネットワークが完成し、令和元(2019)年度の通行台数は約188,300台/日まで増加した。昭和55年当時に比べると約16倍の伸びとなっている(図11-1-1)。

一方、通行台数の増加に伴い、渋滞件数も増えてきた(図11-1-2)。特に１号線の延伸や２号線の太宰府IC接続などにより都心部に流入する交通量が増加し、都心部の千鳥橋JCT、西公園、月隈JCTなどでの交通集中による渋滞が顕著となってきた。これに対し、渡り線の２車線化や車線運用の変更など様々なハード対策やソフト対策を実施してきたが、抜本的な対策としては５号線の整備による環状ネットワークの形成があげられる。平成23(2011)年に５号線が福重JCTで西九州自動車道と接続するとともに、平成24年に福岡高速の環状ネットワークが完成し、太宰府方面から都心部を経由せずに西部方面に連絡することが可能となった。これにより１号線の負荷が軽減し、千鳥橋JCT付近や百道から西公園などで平成23年度の渋滞件数が平成22(2010)年度と比較して約５割減少するなど福岡高速全体で減少となり一定の効果を上げた。

しかしながらその後５号線の供用効果も含めてさらに交通量が伸びたことにより再び渋滞件数が増加に転じている。本線上では１号線下り箱崎から東浜付近、２号線下り博多駅東から千代、あるいは２号線上り豊JCT付近などで朝夕ピーク時間に渋滞が増加傾向にある。また、出口でも、特に２号線の呉服町出口や５号線の野多目東出口など渋滞が発生している箇所がある。

令和２(2020)年度の通行台数は新型コロナウイルス感染症による外出自粛などの影響により、対前年度比約16％の減少となり、これまで実施してきた対策効果も含め、渋滞件数は約57％の減と半減した。しかし、今後新型コロナウイルス感染症が収束して通行台数が回復することにより、再び渋滞件数が増加することが予想される。また、令和３(2021)年３月に６号線(アイランドシティ線)が供用し、１号線の東部方面からの交通量の増加も考えられる。引き続き渋滞対策は交通事故対策とも併せて今後の大きな検討課題として取り組んでいく必要がある。

なお、出口渋滞は、出口先の街路の交差点に起因して都市高速本線にまで影響している場合もある。今後も福岡県交通渋滞対策協議会などにおいて、関係する道路管理者や交通管理者と連携し対策を検討していくことが重要と考えられる。

福岡高速は、沿岸部を走る１号線や６号線が博多港と、３号線が福岡空港と連絡し、また九州自動車道と福岡IC、太宰府ICで、西九州自動車道と福重JCTで結節しており、福岡都市圏の人流・物流拠点を有機的に連結する機能を果たしている。

そのような中、福岡空港では滑走路の増設事業が平成28(2016)年度より行われているが、都市高速の福岡空港へのアクセスは、３号線(空港線)において福岡市南部地域や太宰府IC方面から空港方面の利用ができないことや、空港口交差点をはじめとする福岡空港周辺道路の混雑が課題となっている。これらの課題を解消するため、令和３年度に南部方面からの渡り線整備を含む３号線(空港線)延伸事業に着手し、関係機関、関係者と連携しながら、事業を推進している。

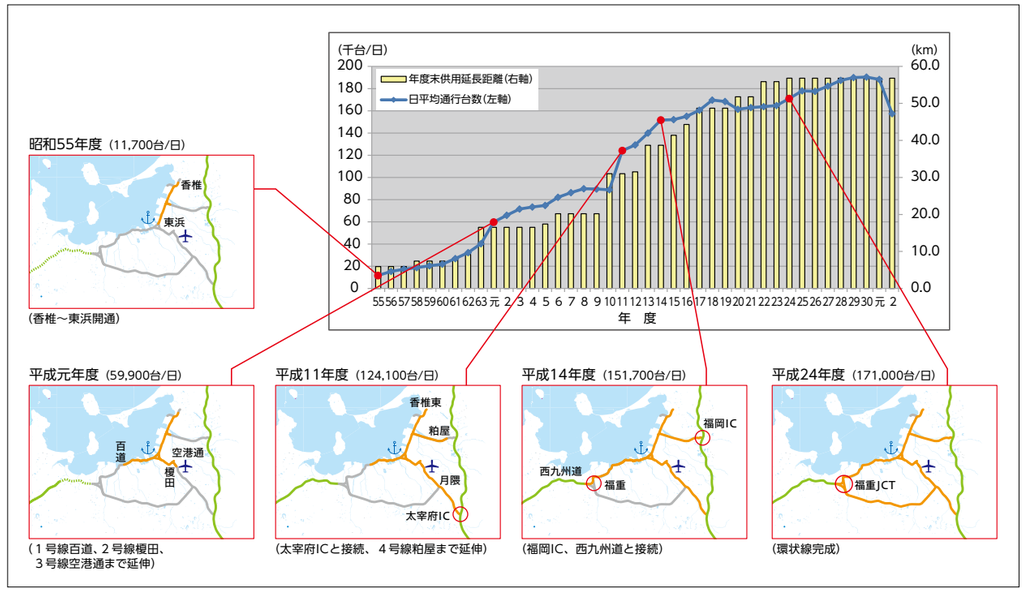


図11-1-1　福岡高速の供用延長と交通量の推移

図11-1-2　福岡高速の渋滞件数の推移

2 北九州高速

北九州高速は、昭和55年に初めて篠崎北～日明が開通し、その当時の通行台数は約5,900台/日であった。平成３(1991)年に現４号線が日本道路公団から移管されたことにより、九州自動車道八幡ICや門司ICと直接接続し、平成３年度には前年度の約29,700台/日に対し、約111,800台/日まで増加した。

しかし、北九州高速の通行台数は、バブル崩壊にともなう景気後退や北九州市の人口減少の影響もあり、平成４(1992)年度をピークに減少傾向となり、平成13年に５号線の枝光～大谷が供用したものの減少傾向が続いた。このような状況の中、老朽化した４号線の大規模補修や新北九州空港アクセス強化に伴う九州自動車道小倉東ICとの接続などに多額の事業費を要することとなり、償還計画にも影響することから、平成16(2004)年に５号線戸畑～枝光間及び東田出入口を整備計画から削除した。

その後、北九州市による公共支援などにより、平成22年12月に東田出入口が追加整備され、平成24年９月には新若戸道路(若戸トンネル)と接続、平成24年９月に国道３号黒崎バイパスと接続した。これらのアクセス改善効果もあって、平成22年度以降は通行台数も上向き傾向に転じた(図11-1-3)。

なお、令和２(2020)年度の通行台数は新型コロナウイルス感染症による外出自粛などの影響により、対前年度比約16％の減少となった。今後、新型コロナウイルス感染症の収束に伴い、通行台数は回復が予想されるが、引き続き今後の社会・経済情勢の動向を注視する必要がある。

一方、整備計画から削除した戸畑～枝光間について、北九州市では、この路線の道路ネットワークとしての重要性を鑑み、無料の自動車専用道路として整備する方針を平成16年に決定し、平成22年に戸畑枝光線として都市計画決定がなされた。

平成23年度以降、北九州市において、街路事業戸畑枝光線として整備が進められてきたが、近年の周辺幹線道路の進展や東田地区の周辺開発などにより北九州高速の利用増加が見込まれるなど、北九州高速を取り巻く環境が変化してきた。北九州市では、これらを契機に、戸畑枝光線を再度、有料道路として、街路事業と有料道路事業の合併施行方式で計画できないか、検討を行った。そして、令和４(2022)年３月、北九州市は、学識経験者や利用者で構成する「都市計画道路戸畑枝光線のあり方に関する検討会議」の意見や公社、福岡県などの関係機関との協議を踏まえ、「戸畑枝光線の有料化に向けた手続きを進める」という方針を固めた。

令和４年度以降、北九州市は戸畑枝光線の公共事業再評価などの手続きに着手する予定であり、今後は、公社として戸畑枝光線の有料化実現に向け、設立団体と協働して手続きに取り組む方針である。

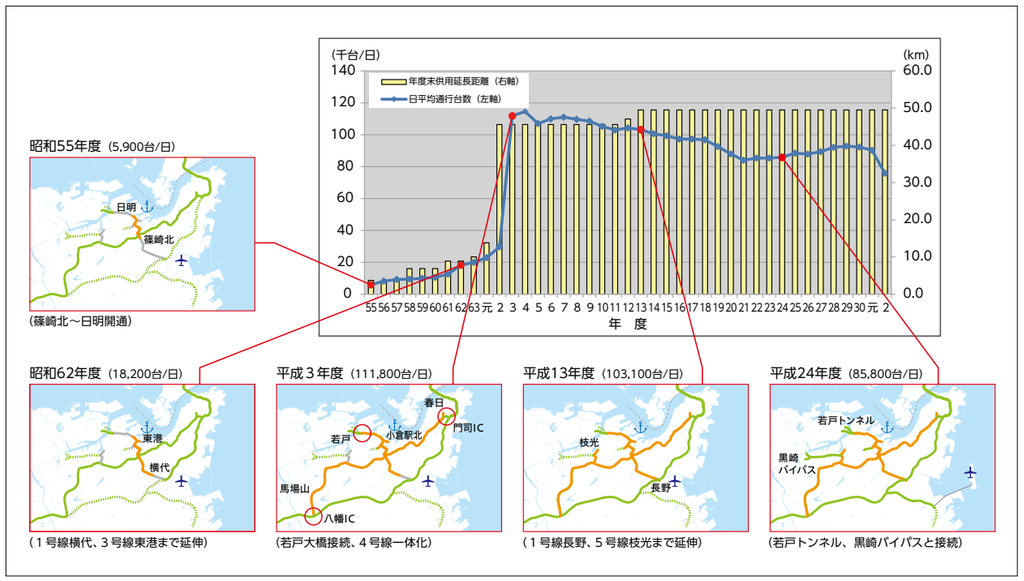


図11-1-3　北九州高速の供用延長と交通量の推移

3 広域道路ネットワークについて

(1) 重要物流道路

平成30(2018)年３月の道路法改正により、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を指定する「重要物流道路制度」が創設された。平成31(2019)年４月の指定において、福岡、北九州高速は供用中区間の全線が重要物流道路として指定され、また、令和３年４月には、福岡高速６号線(令和３年３月開通)が追加指定された。

(2) 新広域道路交通計画

令和３年７月、九州地方整備局において「九州地方新広域道路交通計画」が策定された(図11-1-4)。これは、平成５(1993)年に「広域道路整備基本計画」が策定され、平成10(1998)年に改訂されていたが、それから20年以上が経過し、「重要物流道路制度」を契機に、新たに中長期的な視点から広域道路ネットワーク計画が策定されたものである。

従来の「広域道路整備基本計画」では、高規格幹線道路と一体となって広域交通を受け持つ道路として「広域道路(交流促進型)」と「広域道路(地域形成型)」が選定されており、福岡高速、北九州高速は「広域道路(交流促進型)」として位置づけられていた。新たな計画では広域道路(基幹道路)として「高規格道路」(サービス速度がおおむね60km/h以上の道路)と「一般広域道路」(サービス速度がおおむね40km/h以上の道路)が選定され、福岡高速、北九州高速は「高規格道路」として位置づけられている。

(3) 周辺道路計画との連携

福岡高速は、福岡都市圏において、高規格幹線道路である九州自動車道、西九州自動車道とともに「高規格道路」のネットワークを形成する。

北九州高速は、北九州都市圏において、高規格幹線道路である九州自動車道に加え、若戸大橋、新若戸道路、黒崎道路、下到津ランプ連絡道路ともあわせて「高規格道路」のネットワークを形成する。

また、新たな計画では、「高規格道路」の調査中路線として、福岡都市圏では福岡東環状道路、北九州福岡道路(Ⅰ期)などが、北九州都市圏では下関北九州道路、新若戸道路などが位置づけられている。

現在、北九州都市圏では、下関北九州道路の計画段階評価が行われ、国土交通省は令和３年３月に北九州都市高速道路を終点部とするルート帯の

対応方針を決定し、令和３年度からは計画の具体化に向け、山口県及び福岡県などの関係自治体と協力しつつ、都市計画・環境アセスメントを進めるための調査に入った。

福岡、北九州高速はそれぞれ福岡、北九州都市圏内における主要な幹線道路として重要性がますます高まっており、引き続き関連路線の動向を注視していく必要がある。

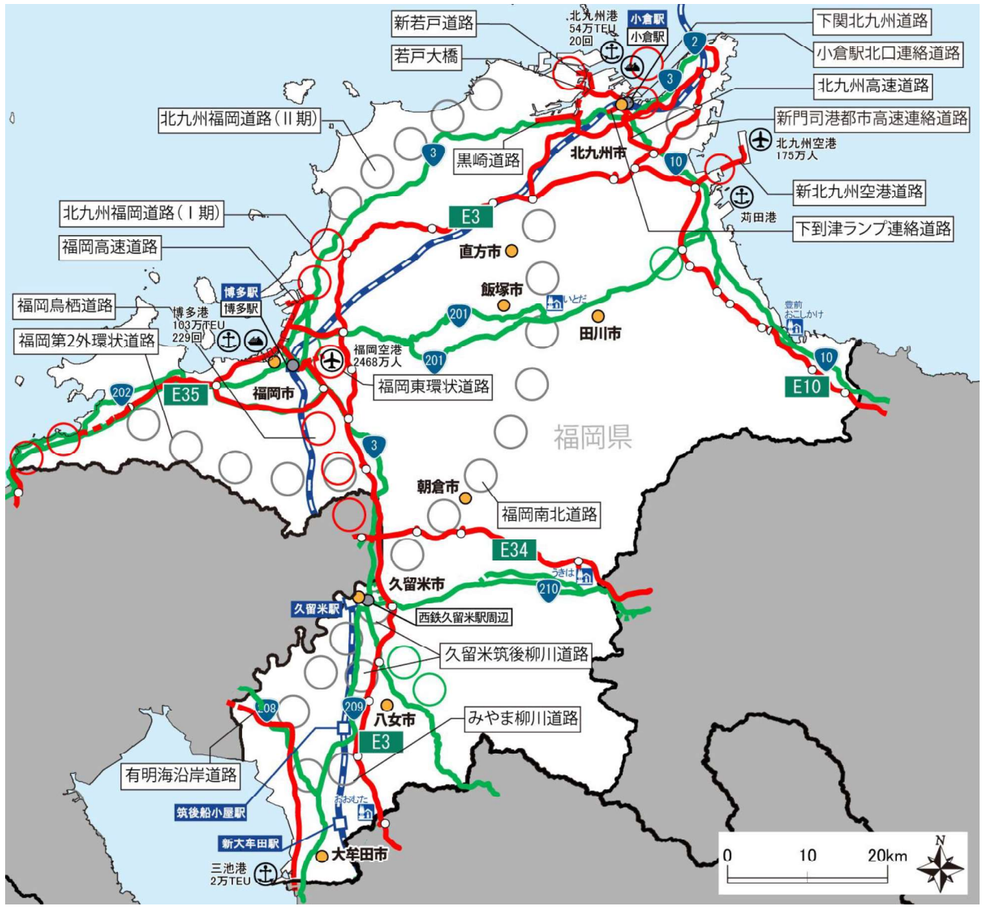


図11-1-4　九州ブロック 広域道路ネットワーク計画図（福岡県拡大図）　「九州地方新広域道路計画R3.7」より

図　広域道路ネットワークの階層

第２節　維持管理の課題と今後の方向

今後とも安全、安心で円滑な高速道路サービスを提供していくため、老朽化が進む道路構造物・施設の機能と健全性の確保が必要である。このため、道路構造物のメンテナンスサイクルの円滑な循環や老朽化対策などを進めるとともに、道路施設も保守点検や補修とあわせて適切に更新工事を実施する。また、新技術の積極的な導入・活用により、道路構造物・施設の耐久性や機能の向上、維持管理作業の効率化を図っていく。

1　福岡高速

（1）橋梁の課題と今後の方向

福岡高速は、路線延長の約３割が供用から30年以上経過したことや、交通量の増加に伴い橋梁の老朽化が進んでいる。このため、平成24(2012)年度から令和13(2031)年度までの20年間の計画で老朽化・予防保全対策事業に取り組んでいる。実施内容は、舗装の打替えや塗装の塗替え、コンクリートの保護塗装などであり、構造物を健全に維持している。また、老朽化対策の一環として、舗装・床版の耐水性・耐久性の向上を図るため、基層に改質グースアスファルト(写真11-2-1)を採用している。

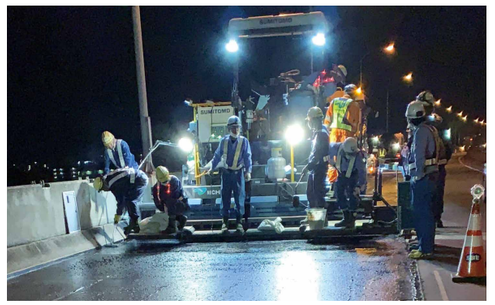


写真11-2-1　改質グースアスファルト
（防水性・耐久性の向上）

補修工事では交通規制や騒音を伴うことから、お客様や周辺に居住されている方々に対し、まずは補修工事の必要性や内容について理解していただくため、様々な広報媒体を活用してPRしていくとともに、交通影響の少ない工事規制の方法や騒音を抑制できる工法(写真11-2-2)などを検討していく。

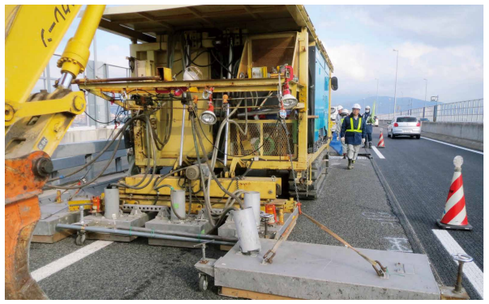


写真11-2-2　IH式舗装撤去工法
（騒音・振動・粉塵の抑制）

さらに、維持管理作業の効率化のために、新保全システムの構築や恒久足場の設置(写真11-2-3)など新たな取り組みも進めていくこととしている。

写真11-2-3　点検用恒久足場　※首都高速道路㈱HP引用

（２）施設の課題と今後の方向

福岡高速では約13,000点の施設を保有しており、大小様々な機器の故障が日々発生している。引き続きお客様の安全やサービスに影響を及ぼすことのないよう、保守点検や補修、改善を適切に行っていくとともに、老朽化した設備については計画的に更新を進めていく。また、AIなどの新技術による最新機器の導入を検討し、お客様サービス、運用効率、機器の信頼性などの向上を実施していきたい。

2 北九州高速

（１）橋梁の課題と今後の方向

北九州高速は、路線全体の約９割が供用から30年以上経過し、老朽化が進行している。平成15(2003)年度～20(2008)年度に４号線の大規模補修工事を実施したが、１～３号線についてもほとんどの区間で30年以上を経過し、要補修箇所数の増加など疲労損傷の増加が顕在化してきている。

このため、令和４(2022)年度から10年間の計画で、１～３号線の大規模修繕事業を実施する予定であり、今後計画的に事業を進めていく必要がある。

なお、４号線や５号線についても、利用状況などにより損傷が進行する恐れがあるため、引き続きメンテナンスサイクルを実施し、適切に補修などの対応を実施していく必要がある。

また、国土交通省は、平成28(2016)年11月に『緊急輸送道路の耐震補強の加速化』を発出し、緊急輸送道路について落橋・倒壊の防止対策や速やかに橋としての機能を回復させることを目指す対策(耐震性能２)の実施を求めており、１～４号線の耐震性能２を満たしていない区間について、早急に耐震補強事業の検討を行う必要がある。

（２）法面の課題と今後の方向

４号線は、延長31.8kmのうち、21.3kmが土工部で、その多くが法面(のり)である。これらの法面は、構築から40年以上が経過しており、主な変状として砂質土の流出、繊維の露出、裏面排水材の機能不全、小段排水溝の土砂堆積などが確認されている。

４号線では、平成30(2018)年7月豪雨により法面が崩壊し、本線上に土砂が流出する被害が発生した。その後、法面の保護及び補強工事を行い、令和２(2020)年３月に本復旧工事が全て完了している。今後、同様の被害を発生させないようにするため、引き続き定期点検や診断を着実に実施し(写真11-2-4、5)、必要に応じて早期の対策を行っていくことが求められている。

また、この災害を教訓として、公社の事業継続計画(BCP)の見直しを行い、大雨による災害時の具体的な行動や役割分担の明確化など、体制の強化を図ってきた。今後は、計画的に防災訓練を実施するなど、職員各々が機動的に活動できるよう、より一層の体制強化を図る必要がある。

さらに、災害時の協定を締結している７団体とも、平時から連絡体制や役割分担の確認など、連携強化を図る必要がある。

写真11-2-4　職員による法面点検

写真11-2-5　職員による側溝の土砂撤去

（３）トンネルの課題と今後の方向

４号線は、延長31.8kmのうち、延長4.1kmがトンネル部(本数21本)であるが、構築年度が古く、約50 ～ 60年が経過したものが多い。平成15年度～ 20年度の４号線大規模補修工事において、裏込注入工、覆工補強工、漏水対策などの工事が行われた。

一方で、大規模補修が実施されてから10年が経過していることや、当時の技術にはなかった調査手法や点検手法が開発されていることを踏まえ、今後は新たな技術を用いた正確かつ円滑な点検・調査を実施するなど、今まで以上に経済性・安全性を踏まえた合理的な道路トンネルの維持管理を実施していく必要がある。

（４）施設の課題と今後の方向

北九州高速では約8,000点の施設を保有しているが、多くの施設で更新時期を迎えている状況である。現在、コスト縮減の観点から保守点検頻度などの見直しをしつつ、使用している状況であるが、部品の確保が生産中止などによって困難となってきており、一部の部品では在庫が枯渇しているものもある。このため、機器が一度故障すると修理できず更新するまで長期間の停止に至る可能性もある。

このため、北九州高速では令和４年度から令和13年度にかけて道路構造物の大規模修繕事業とあわせて道路施設の大規模更新事業を実施することとした。ETCや交通管制施設、受変電設備は早急に更新工事に着手する予定である。

第３節　経営の課題と今後の方向

平成20(2008)年のリーマンショックで一時減少した福岡・北九州高速の交通量及び収入は、景気回復の影響や福岡高速の環状線などの整備効果もあり、徐々に回復して上昇傾向となった。また、コスト縮減努力や近年の低金利の影響もあり、両高速ともに、着実に借入金・有利子負債を減少してきている。令和２(2020)年度末の償還率は、両高速ともほぼ計画通りの水準を保っている。

一方、令和２年度は新型コロナウイルス感染症が拡大し、度重なる緊急事態宣言・まん延防止特別措置などによる外出自粛などの影響で、両高速とも交通量及び収入が減少となった。令和３(2021)年度に入り回復基調となってきているが、引き続き交通量及び収入の動向を注視する必要がある。

福岡高速では、令和３年度に３号線(空港線)延伸事業に着手するとともに、老朽化・予防保全対策事業も進めているところであり、今後これらの事業をさらに推進していく必要がある。また、北九州高速も、令和４(2022)年度より１～３号線の大規模修繕事業を実施していくこととしている。

そのため、引き続きコスト縮減や管理の効率化による経営の効率化に努めるとともに、職員一人ひとりが公共物としての道路をお客様に提供しこれを使っていただく「サービス業」であるという認識に立って「利用者サービス」に努め、利用促進の取り組みを進めながら、公社の安定した経営を図っていくことが重要である。

資料編

1. 定款 296
2. 運営会議名簿及び開催経緯 300
3. 歴代役員更任録 302
4. 組織と職員数の推移 306
5. 設立及び基本計画の推移 315
6. 基本財産の額の推移 316
7. 路線認定 317
8. 自動車専用道路の指定 318
9. 都市計画決定 319
10. 整備計画の推移 322
11. 料金認可 324
12. 供用実績 326
13. 通行台数の推移 328
14. 料金収入の推移 330
15. 〈グラフ〉通行台数・料金収入・供用延長の推移 332
16. 〈グラフ〉日平均交通量及び交通事故件数の推移 333
17. 〈グラフ〉不法行為・故障車両・落下物の推移 333
18. 財務諸表 334
19. 年表 335

資料編

1 定款

●福岡北九州高速道路公社定款（抜粋）

第１章　総則

（目的）

第１条　この道路公社は、福岡市及び北九州市の区域並びにその周辺の地域において、その通行又は利用について料金を徴収することができる指定都市高速道路（道路整備特別措置法（昭和31年法律第７号）第12条第１項に規定する指定都市高速道路をいう。以下同じ。）の新設、改築、維持、修繕その他の管理を総合的かつ効率的に行うこと等により、この地域の地方的な幹線道路の整備を促進して交通の円滑化を図り、もって住民の福祉の増進と産業経済の発展に寄与することを目的とする。

（名称）

第２条　この道路公社は、福岡北九州高速道路公社と称する。

（設立団体）

第３条　この道路公社の設立団体は、福岡県、福岡市及び北九州市とする。

（事務所の所在地）

第４条　この道路公社は、主たる事務所を福岡県福岡市に置く。

２　この道路公社は、従たる事務所を福岡県福岡市及び北九州市に置く。

（公告の方法）

第５条　この道路公社の公告は、福岡県公報、福岡市公報又は北九州市公報に掲載して行う。

第２章　役員及び職員

（役員）

第６条　この道路公社に、役員として、理事長１名、副理事長１名、理事４名以内及び監事２名以内を置く。

（役員の職務及び権限）

第７条　理事長は、この道路公社を代表し、その業務を総理する。

２　副理事長は、この道路公社を代表し、理事長の定めるところにより、理事長を補佐してこの道路公社の業務を掌理し、理事長に事故があるときはその職務を代理し、理事長が欠員のときはその職を行う。

３　理事は、理事長の定めるところにより、理事長及び副理事長を補佐してこの道路公社の業務を掌理し、理事長及び副理事長の事故があるときはその職務を代理し、理事長及び副理事長が欠員のときはその職を行う。

４　監事は、この道路公社の業務を監査する。

５　監事は、監査の結果に基づき、必要があると認めるときは、理事長、国土交通省九州地方整備局長、福岡県知事、福岡市長又は北九州市長に意見を提出することができる。この場合において、国土交通省九州地方整備局長に意見を提出したときは、遅滞なく、その内容を福岡県知事、福岡市長及び北九州市長（以下「福岡県知事等」という。）に、報告しなければならない。

（役員の任命）

第８条　理事長及び監事は、福岡県知事等が任命する。

２　副理事長及び理事は、理事長が福岡県知事等の認可を受けて任命する。

（役員の任期）

第９条　役員の任期は、２年とする。ただし、補欠の役員の任期は、前任者の残任期間とする。

２　役員は、再任されることができる。

（役員の兼任の禁止）

第10条　理事長、副理事長又は理事は監事を、監事は理事長、副理事長又は理事を兼ねることができない。

（職員の任命）

第11条　この道路公社の職員は、理事長が任命する。

（役員及び職員の兼職の禁止）

第12条　役員及び職員は、任命権者の許可を受けなければ、営利を目的とする団体の役員となり、又はみずから営利事業に従事してはならない。

第３章　業務及びその執行

（業務の範囲）

第13条　この道路公社は、第１条の目的を達成するため、次の各号に掲げる業務を行う。

(1)　福岡市及び北九州市の区域並びにその周辺の地域において、その通行又は利用について料金を徴収することができる指定都市高速道路の新設、改築、維持、修繕、道路法（昭和27年法律第180号）第13条第１項に規定する災害復旧その他の管理を行うこと。

(2)　国、地方公共団体、西日本高速道路株式会社又は他の道路公社（以下「国等」という。）の委託に基づき、前号の指定都市高速道路の管理と密接な関連のある道路（道路法第３条に規定する道路をいう。以下第５号において同じ。）の管理を行うこと。

(3)　第１号に規定する地域において、その利用について料金を徴収することができる自動車駐車場の建設及び管理を行うこと。

(4)　前３号に掲げる業務に付帯する業務を行うこと。

(5)　前各号の業務の遂行に支障のない範囲で、国等の委託に基づき、道路に関する調査、測量、設計、試験及び研究を行うこと。

２　この道路公社は、前項の業務のほか、福岡県知事の認可を受けて次の業務を行う。

(1)　前項第１号の道路の新設、又は改築と一体として建設することが適当であると認められる事務所、店舗、倉庫その他地方道路公社法施行令（昭和45年政令第202号）第５条に定める施設（以下「事務所等」という。）を建設し、及び管理すること。

(2)　委託に基づき、前項第１号の道路の新設又は改築と一体として建設することが適当であると認められる事務所等を建設し、及び管理すること。

(3)　前２号に掲げる業務に付帯する業務を行うこと。

（業務方法書）

第14条　この道路公社の業務の運営に関し必要な事項は、この定款に定めるもののほか、業務方法書の定めるところによる。

第４章　道路の整備に関する基本計画

（道路の整備に関する基本計画）

第15条　この道路公社は、次の路線に係る指定都市高速道路を新設し、又は改築して料金を徴収する。

路　線　名	管理の区間	
	起　点	終　点
福岡高速１号線 （福岡市道福岡高速１号線） （福岡市道福岡高速１号愛宕福重線）	福岡市東区香住ケ丘二丁目 （福岡市東区香住ケ丘二丁目） （福岡市西区愛宕四丁目）	福岡市西区福重三丁目 （福岡市西区愛宕四丁目） （福岡市西区福重三丁目）
福岡高速２号線 （福岡市道福岡高速２号線） （福岡市道福岡高速２号半道橋西月隈線） （福岡市道福岡高速２号西月隈水城線）	福岡市博多区千代六丁目 （福岡市博多区千代六丁目） （福岡市博多区半道橋二丁目） （福岡市博多区西月隈四丁目）	太宰府市水城二丁目 （福岡市博多区半道橋二丁目） （福岡市博多区西月隈四丁目） （太宰府市水城二丁目）
福岡高速３号線 （福岡市道福岡高速３号線） （福岡市道福岡高速３号豊下臼井線）	福岡市博多区東光二丁目 （福岡市博多区東光二丁目） （福岡市博多区豊二丁目）	福岡市博多区大字下臼井 （福岡市博多区豊二丁目） （福岡市博多区大字下臼井）
福岡高速４号線 （福岡市道福岡高速４号線） （福岡市道福岡高速４号多の津蒲田線）	福岡市東区箱崎ふ頭三丁目 （福岡市東区箱崎ふ頭三丁目） （福岡市東区多の津二丁目）	福岡市東区蒲田三丁目 （福岡市東区多の津二丁目） （福岡市東区蒲田三丁目）
福岡高速５号線 （福岡市道福岡高速５号線）	福岡市博多区西月隈四丁目 （福岡市博多区西月隈四丁目）	福岡市西区福重三丁目 （福岡市西区福重三丁目）
福岡高速６号線 （福岡市道福岡高速６号線）	福岡市東区香椎浜一丁目 （福岡市東区香椎浜一丁目）	福岡市東区みなと香椎一丁目 （福岡市東区みなと香椎一丁目）
北九州高速１号線 （北九州市道北九州高速１号線） （北九州市道北九州高速１号長野横代北町線）	北九州市小倉南区長野二丁目 （北九州市小倉南区横代北町二丁目） （北九州市小倉南区長野二丁目）	北九州市小倉北区下到津一丁目 （北九州市小倉北区下到津一丁目） （北九州市小倉南区横代北町二丁目）
北九州高速２号線 （北九州市道北九州高速２号線）	北九州市小倉北区許斐町 （北九州市小倉北区許斐町）	北九州市戸畑区大字戸畑 （北九州市戸畑区大字戸畑）
北九州高速３号線 （北九州市道北九州高速３号線）	北九州市小倉北区菜園場一丁目 （北九州市小倉北区菜園場一丁目）	北九州市小倉北区東港一丁目 （北九州市小倉北区東港一丁目）
北九州高速４号線 （北九州市道北九州高速４号線）	北九州市門司区春日町 （北九州市門司区春日町）	北九州市八幡西区茶屋の原二丁目 （北九州市八幡西区茶屋の原二丁目）
北九州高速５号線 （北九州市道北九州高速５号線）	北九州市戸畑区大字戸畑 （北九州市戸畑区大字戸畑）	北九州市八幡東区神山町 （北九州市八幡東区神山町）

注　(　)は道路法第８条に基づく認定路線

第５章　基本財産の額その他資産及び会計

（基本財産の額）

第16条　この道路公社の基本財産の額は、2,247億3,260万円とし、地方公共団体の出資の額は、次のとおりとする。

福岡県　　1,123億6,630万円
福岡市　　836億1,850万円
北九州市　　287億4,780万円

（事業年度）

第17条　この道路公社の事業年度は、毎年４月１日に始まり、翌年３月31日に終わる。

（予算等の作成）

第18条　この道路公社は、毎事業年度、予算、事業計画及び資金計画を作成し、当該事業年度の開始前に、福岡県知事等の承認を受けなければならない。これを変更しようとするときも、また同様とする。

（決算）

第19条　この道路公社は、毎事業年度の決算を翌年度の５月31日までに完結しなければならない。

（財務諸表及び決算報告書）

第20条　この道路公社は、毎事業年度、前事業年度の決算完結後２カ月以内に財務諸表を作成し、監事の監査を経て福岡県知事等に提出しなければならない。

２　この道路公社は、前項の規定により財務諸表を提出するときは、これに、地方道路公社法施行規則（昭和45年建設省令第21号）第16条及び第17条で定める事項を記載した当該事業年度の決算報告書を添付し、並びに財務諸表及び決算報告書に関する監事の意見をつけなければならない。

（利益及び損失の処理）

第21条　この道路公社は、毎事業年度の損益計算上利益を生じたときは、前事業年度から繰り越した損失をうめ、なお残余があるときは、その残余の額は、準備金として整理しなければならない。

２　この道路公社は、毎事業年度の損益計算上損失を生じたときは、前項の規定による準備金を減額して整理し、なお不足があるときは、その不足額は、繰越欠損金として整理しなければならない。

（余裕金の運用）

第22条　この道路公社は、次の方法によるほか、業務上の余裕金を運用してはならない。

(1)　国債、地方債、その他国土交通大臣の指定する有価証券の取得
(2)　銀行その他国土交通大臣の指定する金融機関への預金
(3)　その他国土交通省令で定める方法

第６章　雑則

（運営に関する細則）

第23条　この道路公社の運営に関し必要な事項は、この定款及び業務方法書に定めるもののほか、理事長の定めるところによる。

付　則

１　この定款は、この道路公社の設立の日から施行する。

（最初の役員の任期）

２　この道路公社の最初の役員の任期は、第９条第１項の規定にかかわらず、それぞれ任命権者が定める。

（最初の事業年度）

３　この道路公社の最初の事業年度の予算、事業計画及び資金計画については、この道路公社の設立後、遅滞なく、福岡県知事等の承認を受けなければならない。

付　則

１　この定款は、昭和47年６月５日から施行する。

（途中の付則は省略する）

付　則

１　この定款は、令和３年７月13日から施行する。

2 運営会議名簿及び開催経緯

●福岡北九州高速道路公社運営会議（昭和47年３月27日発足）

この会議は、公社の運営に関する重要事項を協議し、公社の事業の適正かつ能率的な推進を図るため設けられています。

会議は会長・副会長及び委員で構成されており、他にこの構成員を補佐するための幹事が置かれています。（令和３年７月５日現在）

●福岡北九州高速道路公社運営会議設置要綱（昭和47年３月27日）

（設置）

第１条　福岡北九州高速道路公社（以下「公社」という。）の運営に関する重要事項を協議し、公社の事業の適正かつ能率的な推進を図るため、福岡北九州高速道路公社運営会議（以下「会議」という。）を設置する。

（組織）

第２条　会議は、別表１※に掲げる委員をもって組織する。

２　会議に会長を置き、知事をもって充てる。

３　会議に副会長を置き、北九州市長及び福岡市長をもって充てる。

（会議）

第３条　会議は、必要に応じて会長が招集する。

２　会長は、会務を総理する。

（部会）

第４条　公社運営に関する重要事項のうち、特に会長が必要と認める事項を協議するため、会議に福岡部会及び北九州部会を置き、別表２※に掲げる者で構成する。

２　部会は、必要に応じて会長が招集する。

（世話人）

第５条　会議に世話人を置き、公社の副理事長及び理事をもって充てる。

（幹事）

第６条　会議の円滑な運営を図るため、会議に幹事を置く。

２　幹事は、別表１※に掲げる者をもって充てる。

３　幹事は、必要に応じて幹事会を開く。

（庶務）

第７条　会議の庶務は、公社総務部において処理する。

附　則（略）

別表１（※）

会　長	福岡県知事	幹　事	福岡県企画・地域振興部長
副会長	北九州市長	〃	〃　県土整備部長
副会長	福岡市長	〃	〃　建築都市部長
委　員	国土交通省九州地方整備局長	〃	北九州市総務局長
〃	財務省福岡財務支局長	〃	〃　財政局長
〃	福岡県公安委員会委員長	〃	〃　建設局長
〃	西日本高速道路㈱九州支社長	〃	〃　建築都市局長
〃	福岡商工会議所会頭	〃	福岡市総務企画局長
〃	北九州商工会議所会頭	〃	〃　財政局長
〃	一般社団法人福岡銀行協会会長	〃	〃　住宅都市局長
〃	福岡北九州高速道路公社理事長	〃	〃　道路下水道局長
世話人	福岡北九州高速道路公社副理事長	〃	西日本高速道路㈱九州支社保全サービス事業部長
〃	〃　理事	〃	〃　建設・改築事業部長
幹　事	国土交通省九州地方整備局道路部長	〃	福岡北九州高速道路公社副理事長
〃	財務省福岡財務支局理財部長	〃	〃　理事
〃	福岡県総務部長		

別表２（※）

福岡部会		北九州部会	
構成員	福岡県知事	構成員	福岡県知事
〃	〃　副知事（県土整備部担当）	〃	〃　副知事（県土整備部担当）
〃	〃　総務部長	〃	〃　総務部長
〃	〃　県土整備部長	〃	〃　県土整備部長
〃	福岡市長	〃	北九州市長
〃	〃　副市長	〃	〃　副市長
〃	〃　財政局長	〃	〃　財政局長
〃	〃　道路下水道局長	〃	〃　建築都市局長
〃	福岡北九州高速道路公社理事長	〃	福岡北九州高速道路公社理事長

●運営会議開催状況

回	開催日	会　場	回	開催日	会　場
第１回	昭和47(1972)年 3月 27日	西鉄グランドホテル	第22回	平成13(2001)年 8月 21日	西鉄グランドホテル
第２回	昭和48(1973)年 2月 19日	西鉄グランドホテル	第23回	平成14(2002)年 7月 24日	ホテルレガロ福岡
第３回	昭和49(1974)年 2月 21日	西鉄グランドホテル	第24回	平成15(2003)年 8月 27日	ホテルレガロ福岡
第４回	昭和50(1975)年 3月　6日	西鉄グランドホテル	第25回	平成16(2004)年 8月　2日	西鉄グランドホテル
第５回	昭和51(1976)年 2月 24日	西鉄グランドホテル	第26回	平成17(2005)年 7月　8日	西鉄グランドホテル
第６回	昭和52(1977)年 5月　9日	西鉄グランドホテル	第27回	平成18(2006)年 6月 27日	西鉄グランドホテル
第７回	昭和55(1980)年 9月　5日	西鉄グランドホテル	第28回	平成19(2007)年 7月 20日	西鉄グランドホテル
第８回	昭和57(1982)年 7月 19日	福岡サンパレス	第29回	平成20(2008)年 8月　7日	ホテルオークラ福岡
第９回	昭和58(1983)年 8月 30日	福岡サンパレス	第30回	平成21(2009)年 7月 28日	ホテルレガロ福岡
第10回	平成２(1990)年 2月　7日	福岡サンパレス	第31回	平成22(2010)年 7月 30日	ホテルレガロ福岡
第11回	平成２(1990)年 5月 28日	福岡サンパレス	第32回	平成23(2011)年 8月　5日	ホテルレガロ福岡
第12回	平成３(1991)年 5月 23日	博多全日空ホテル	第33回	平成24(2012)年 5月 30日	ホテルレガロ福岡
第13回	平成４(1992)年 5月 28日	福岡リーセントホテル	第34回	平成25(2013)年 5月 31日	ホテルレガロ福岡
第14回	平成５(1993)年 5月 19日	福岡山の上ホテル	第35回	平成26(2014)年 5月 27日	福岡リーセントホテル
第15回	平成６(1994)年 7月 14日	福岡山の上ホテル	第36回	平成27(2015)年 5月 22日	ホテルレガロ福岡
第16回	平成７(1995)年 7月 26日	アクロス福岡	第37回	平成28(2016)年 5月 31日	ホテルレガロ福岡
第17回	平成８(1996)年 8月　9日	アクロス福岡	第38回	平成29(2017)年 5月 31日	ホテルレガロ福岡
第18回	平成９(1997)年 8月　4日	アクロス福岡	第39回	平成30(2018)年 5月 29日	博多サンヒルズホテル
第19回	平成10(1998)年 8月 31日	アクロス福岡	第40回	令和元(2019)年 6月　3日	福岡リーセントホテル
第20回	平成11(1999)年 8月 11日	アクロス福岡	第41回	令和２(2020)年 7月 10日	（書面開催）
第21回	平成12(2000)年 7月 31日	リーガロイヤルホテル小倉	第42回	令和３(2021)年 7月　5日	（書面開催）

3 歴代役員更任録

役員＼年	昭和46 (1971)	47 (1972)	48 (1973)	49 (1974)	50 (1975)	51 (1976)	52 (1977)	53 (1978)	54 (1979)	55 (1980)	56 (1981)	57 (1982)	58 (1983)
理事長	11/1 濱　正雄（九州・山口経済団体連合会副会長・兼任） 10/31									11/1 小林悦夫（福岡県副知事・兼任） 11/15	11/16 小笠原 二郎（福岡県企業管理者） 10/31		11/1 佐藤幸甫
副理事長	11/1 後藤 明治（首都公団常任参与） 11/1								11/2 松尾 寿一（九州地方建設局長） 11/15		空　席		
理事	11/1 毛利 正国（自治省調査官） 10/31												11/1 浦　繁（福岡県総務部次長）
理事	11/1 吉開 正文（福岡県開発公社常務理事） 3/31							4/1 秀島 隆史（福岡県土木部長） 10/31					11/1 鍋山 晃
理事	11/1 原田 定太郎（福岡市総務局長） 10/31								11/1 磯野 久次（福岡市森林公社理事長） 12/19		12/20 井尻 甲子郎（福岡市高速鉄道建設局理事）		
理事	11/10 横田 修二（北九州市建設局長） 11/9									11/10 柴田 幸雄（北九州市建設局長） 4/30			5/1 相良好禮
監事	11/1 壱岐 俊彦（福岡銀行常任監査役） 12/31										1/1 小袋　宏（福岡銀行調査部長）		
監事	11/1 折田 正彬（福岡国税不服審判所長） 10/31									11/1 三島 和夫（阪神外貿ふ頭公団理事）（四国財務局長） 10/31			11/1 重松加久隆

※（　）書きは着任前（兼任は着任時）の所属及び役職名である

役員＼年	昭和59 (1984)	60 (1985)	61 (1986)	62 (1987)	63 (1988)	平成元 (1989)	2 (1990)	3 (1991)	4 (1992)	5 (1993)	6 (1994)	7 (1995)	8 (1996)
理事長	佐藤 幸甫（九州地方建設局長） 10/31						11/1 富永栄一（福岡県副知事・兼任） 4/15 4/16 稲見 俊明（東北地方建設局長） 11/1					11/2 川井　優（九州地方建設局長）	
副理事長	空　席						11/1 鍋山　晃（福岡県土木部長） 4/15	空　席					
理事	4/15 浦　繁（福岡県総務部次長）	4/16 佐藤 可水（福岡県監査委員事務局長） 3/31			4/1 津田 信久（福岡県国体事務局長） 3/31				4/1 西田　健（福岡県議会事務局長） 3/31		4/1 青柳 義昭（福岡県出納事務局長）		
理事	10/31 鍋山　晃（福岡県土木部長）						空席	4/1 内田 勝士（福岡県土木部長） 3/31		4/1 南　旭（福岡県土木部長） 3/31		4/1 広瀬三郎	
理事	3/31 井尻甲子郎	4/1 川端 一男（福岡市建築局長） 3/31		4/1 三原 節夫（福岡市下水道局長） 6/5		6/6 押川 隆男（福岡市参与） 3/31				4/1 佐野 均次（福岡市土木局長） 3/31		4/1 石橋偵造	
理事	相良 好禮（北九州市建設局長） 6/30			7/1 松原重昭（北九州市都市計画局長・現職兼任） 12/31	1/1 諸藤 好志（北九州市下水道局長） 9/30						10/1 青木 正人（北九州市都市計画局理事）		
監事	11/1 小袋　宏（福岡銀行調査部長） 10/31						11/1 ［非常勤］富重 泰行（福岡銀行専務取締役・現職兼任） 10/31				11/1 ［非常勤］渡邉 清人（福岡銀行専務取締役・現職兼任）		
監事	7/14 重松加久隆（福岡地所取締役）（九州財務局管財部長）	7/15 濱口 正武（産業医科大学常務理事）（北九州財務局理財部長） 6/30			7/1 竹田　照（日本公認会計士協会北部九州会事務局長）（福岡財務支局福岡証券取引所監督官） 6/30					7/1 船越 安正（㈶産業医科大学広報担当審議役）（福岡財務支局管財部長） 8/31		9/1 梅木岩雄（佐賀共栄銀行専務取締役）（四国財務局総務部長）	

※（　）書きは着任前（兼任は着任時）の所属及び役職名である

役員＼年	平成9 (1997)	10 (1998)	11 (1999)	12 (2000)	13 (2001)	14 (2002)	15 (2003)	16 (2004)	17 (2005)	18 (2006)	19 (2007)	20 (2008)	21 (2009)
理事長	川井 優 (九州地方建設局長) 8/1	井上 靖武 (建設省土木研究所長) 8/2–5/31	田中 康順 (㈱土木研究センター審議役) 6/1–3/31	渡口 潔 4/1									
副理事長	空 席												
理事	青柳義昭 3/31	川原 康義 (福岡県民生部理事 兼同和対策局長) 4/1–3/31	井上 研一郎 (福岡県環境部長) 4/1–5/31	松本嶺男 (福岡県企画振興部長) 6/1–9/20	空席	古賀 武機 (福岡県保健福祉部理事 兼人権・同和対策局長) 11/1–3/31	中原 潤一郎 (福岡県企画振興部長) 4/1–3/31	小串正伸 4/1					
理事	広瀬 三郎 (福岡県企業局長) 11/9	山﨑 重毅 (福岡県土木部技監・現職兼任) 11/10–3/31	椿原紘一郎 (福岡県土木部副理事兼福岡土木事務所長) 4/1–3/31	柘植 攻 (福岡県土木部副理事) 4/1–3/31	深見 一男 (福岡県建築都市部技監) 4/1–3/31	齊藤和之 (福岡県土木部副理事兼福岡土木事務所長) 4/1–3/31	江口 友弘 (福岡県土木部技監) 4/1						
理事	石橋 偵造 (福岡市港湾局次長) 10/31	山下 善也 (福岡市交通局理事) 11/1–3/31	土師 祥正 (㈱福岡市水道サービス公社理事長) 4/1–7/31	髙橋宏和 (福岡市監査委員) 8/1–6/30	今任 収治 (㈱道路管理センター九州地区支部長) 7/1–3/31	坂田憲治 4/1							
理事	青木正人 3/31	阿波 健 (北九州市建築都市局理事) 4/1–3/31	篠﨑 照秀 (北九州市建築都市局理事) 4/1–3/31	廣田 誠秀 (北九州市建築都市局理事) 4/1 ※H21.3.31 北九州市退職									
監事	渡邉清人 10/31	松本 敏春 ［非常勤］(福岡銀行常務取締役・現職兼任) 11/1–7/6	鬼木 和夫 ［非常勤］(福岡銀行常務取締役・現職兼任) 7/7–5/31	末松 修 ［非常勤］(福岡銀行常務取締役・現職兼任) 6/1–5/31	小幡 修 ［非常勤］(福岡銀行常務取締役・現職兼任) 6/1 ※H22.4.1福岡銀行代表取締役副頭取就任								
監事	梅木岩雄 (佐賀共栄銀行専務取締役)(四国財務局総務部長) 6/22	坂本 義治 (北陸財務局管財部長)(九州銀行取締役) 6/23–6/22	岡本 明 (四国財務局徳島財務事務所長) 6/28–6/30	末永 昭夫 (福岡財務支局福岡証券取引所監理官) 7/1–6/30	木下政喜 (福岡財務支局管財部長) 7/1								

※(　　)書きは着任前(兼任は着任時)の所属及び役職名である

役員＼年	平成22 (2010)	23 (2011)	24 (2012)	25 (2013)	26 (2014)	27 (2015)	28 (2016)	29 (2017)	30 (2018)	令和元 (2019)	2 (2020)	3 (2021)	4 (2022)
理事長	渡口 潔 (首都高速道路㈱常務執行役員) 10/3	空席 10/4–11/12	山中 義之 (国土交通省 大臣官房審議官 北海道局) 11/13–11/12	喜安 和秀 (国土交通省中国地方整備局副局長) 11/13									
副理事長	空 席 3/31	松藤 泰輔 (福岡県建築都市部技監) 4/1–3/31	原 寛則 (福岡県県土整備部技監) 4/1–3/31	義経 俊二 (福岡県県土整備部技監) 4/1–3/31	森田 欣明 (福岡県県土整備部技監) 4/1–3/31								
理事	小串正伸 (福岡県会計管理者兼会計管理局長) 3/31	斧山正昭 (福岡県議会事務局長) 4/1–3/31	伊藤 佳徳 (福岡県建築都市部副理事兼建築都市総務課長) 4/1–3/31	松永 智幸 (福岡県議会事務局長) 4/1–3/31	高田 則好 (福岡県議会事務局長) 4/1–3/31	坂本 正文 (福岡県議会事務局長) 4/1							
理事	江口友弘 3/31	松木 茂樹 (福岡県県土整備部技監) 4/1–3/31	空 席 4/1										
理事	坂田憲治 (福岡市道路下水道局長) 3/31	箱嶋 次雄 (福岡市水道局理事) 4/1–3/31	緒方 隆哉 (福岡市南区長) 4/1–3/31	案浦 徳治 (福岡市水道局理事) 4/1–3/31	南里 隆幸 (福岡市水道サービス公社理事長) 4/1–3/31								
理事	廣田誠秀 (北九州市建築都市局理事) 3/31	新川 信夫 (北九州市技術監理室長) 4/1–3/31	藤澤常憲 (北九州市建設局担当理事) 4/1–3/31	筒井 豊彦 (北九州市小倉南区長) 4/1–3/31	松永 功 (北九州市道路公社理事長) 4/1–6/30	原口 紳一 (北九州市危機管理監) 7/1							
監事	小幡 修 ［非常勤］(福岡銀行常務取締役・現職兼任) 10/31	古村至朗 ［非常勤］(福岡銀行取締役専務執行役員・現職兼任) 11/1–4/30	荒木 英二 ［非常勤］(福岡銀行取締役常務執行役員・現職兼任) ※H29.4.3～H31.3.31専務執行役員 5/1–5/31 ※H31.4.1～十八銀行取締役副頭取(ふくおかフィナンシャルグループ取締役執行役員)	白川祐治 ［非常勤］(福岡銀行取締役副頭取・現職兼任) 6/1–6/15	成瀬 岳人 ［非常勤］(福岡銀行執行役員・現職兼任) 6/16								
監事	木下 政喜 (福岡財務支局管財部長) 3/31	大塚 雄一 ［非常勤］(福岡財務支局長崎財務事務所長) 4/1											

※(　　)書きは着任前(兼任は着任時)の所属及び役職名である

(令和４年３月31日現在)

資料編

4 組織と職員数の推移（昭和46年度～令和4年度）

昭和46年度	昭和47年度	昭和48年度	昭和49年度	昭和50年度	昭和51年度
総務部 13	総務部 17	総務部 42	総務部 60	総務部 53	総務部 51
総務課 9	総務課 10	総務課 20	総務課 29	総務課 27	総務課 23
経理課 4	経理課 6	人事課 9	人事課 14	人事課 13	人事課 13
		経理課 12	経理課 16	経理課 13	経理課 14
用地部 6	用地部 10	用地部 29	用地部 34	用地部 34	用地部 31
用地第一課 2	用地第一課 6	用地管理課 7	用地管理課 12	用地管理課 13	用地管理課 12
用地第二課 2	用地第二課 2	用地課 20	用地課 20	用地課 19	用地課 17
計画部 10	計画部 13	計画部 27	計画部 36	計画部 31	計画部 29
計画課 7	計画課 8	計画課 17	計画課 18	計画課 16	計画課 14
調査課 3	調査課 4	調査課 9	調査課 16	調査課 14	調査課 13
工務部 5	工務部 9	工務部 29	工務部 41	工務部 40	工務部 35
設計課 3	設計課 4	設計課 18	設計課 25	設計課 26	設計課 24
工務課 2	工務課 1	工務課 10	工務課 15	工務課 13	工務課 10
	監査室 1	監査室 4	監査室 4	監査室 4	監査室 4
		福岡建設事務所 6	福岡建設事務所 12	福岡建設事務所 11	福岡建設事務所 10
		北九州事務所 39	北九州事務所 54	北九州事務所 55	北九州事務所 52
		用地課 30	用地課 35	用地課 33	用地課 29
		建設課 5	建設課 12	建設課 16	建設課 17
合計 34	合計 50	合計 176	合計 241	合計 228	合計 212

昭和52年度	昭和53年度	昭和54年度	昭和55年度	昭和56年度	昭和57年度
総務部 48	総務部 36	総務部 37	総務部 42	総務部 41	総務部 39
総務課 21	総務課 22	総務課 22	総務課 27	総務課 18	総務課 17
人事課 13	経理課 13	経理課 14	経理課 13	経理課 14	経理課 12
経理課 13				業務管理課 7	業務管理課 8
用地部 27	建設部 42	建設部 40	建設部 37	建設部 39	建設部 36
用地管理課 9	計画課 20	計画課 20	計画課 19	計画課 21	計画課 18
用地課 16	用地管理課 6	用地管理課 6	用地管理課 5	用地管理課 5	用地管理課 5
計画部 27	技術管理課 13	技術管理課 13	技術管理課 12	技術管理課 12	技術管理課 12
計画課 15	検査企画室 3	検査企画室 3	検査企画室 3	検査企画室 3	検査企画室 3
調査課 10	監査室 4	監査室 4	監査室 4	監査室 3	監査室 4
工務部 30	福岡事務所 57	福岡事務所 57	福岡事務所 55	福岡事務所 63	福岡事務所 67
設計課 23	管理課 10	管理課 10	管理課 9	管理課 16	管理課 17
工務課 6	用地課 16	用地課 15	用地課 14	用地課 16	用地課 17
監査室 4	工務課 15	工務課 16	工務課 16	工務課 16	工務課 17
福岡建設事務所 15	工事課 15	工事課 15	工事課 15	工事課 14	工事課 15
北九州事務所 49	北九州事務所 58	北九州事務所 57	北九州事務所 57	北九州事務所 61	北九州事務所 64
用地課 27	管理課 11	管理課 10	管理課 10	管理課 16	管理課 17
建設課 17	用地課 16	用地課 14	用地課 14	用地課 16	用地課 17
	工務課 14	工務課 17	工務課 17	工務課 15	工務課 16
	工事課 16	工事課 15	工事課 15	工事課 13	工事課 13
合計 200	合計 200	合計 198	合計 198	合計 210	合計 213

資料編

昭和58年度	昭和59年度	昭和60年度	昭和61年度	昭和62年度	昭和63年度
総務部 38 総務課 14 経理課 13 業務管理課 9	総務部 38 総務課 14 経理課 13 業務管理課 9	総務部 36 総務課 13 経理課 12 業務管理課 9	総務部 35 総務課 13 経理課 11 業務管理課 9	総務部 36 総務課 13 経理課 12 業務管理課 9	総務部 34 総務課 12 経理課 12 業務管理課 8
建設部 36 計画課 17 用地管理課 5 技術管理課 13	建設部 36 計画課 16 用地管理課 5 技術管理課 14	建設部 36 計画課 16 用地管理課 5 技術管理課 14	建設部 36 計画課 16 用地管理課 5 技術管理課 14	建設部 38 計画課 18 用地管理課 5 技術管理課 14	建設部 34 計画課 17 用地管理課 3 技術管理課 13
検査企画室 3	検査企画室 3	検査企画室 3	検査企画室 3	検査企画室 3	検査企画室 5
監査室 4	監査室 3	監査室 4	監査室 4	監査室 4	監査室 4
福岡事務所 68 管理課 19 用地課 18 工務課 16 工事課 14	福岡事務所 71 管理課 19 用地課 21 工務課 16 工事課 14	福岡事務所 74 管理課 19 用地課 23 工務課 17 工事課 14	福岡事務所 90 管理課 20 用地課 29 工務課 24 工事課 16	福岡事務所 82 管理課 20 用地課 18 工務課 26 工事課 17	福岡事務所 73 管理課 20 用地課 13 工務課 21 工事課 18
北九州事務所 64 管理課 19 用地課 18 工務課 14 工事課 12	北九州事務所 62 管理課 18 用地課 18 工務課 12 工事課 13	北九州事務所 63 管理課 20 用地課 17 工務課 13 工事課 12	北九州事務所 52 管理課 19 用地課 10 工務課 12 工事課 10	北九州事務所 50 管理課 19 用地課 10 工務課 12 工事課 8	北九州事務所 47 管理課 19 用地課 7 工務課 12 工事課 8
合計 213	合計 213	合計 216	合計 220	合計 213	合計 197

平成元年度	平成2年度	平成3年度	平成4年度	平成5年度	平成6年度
総務部 32 総務課 18 経理課 13	総務部 30 総務課 18 経理課 11	総務部 30 総務課 18 経理課 11	総務部 30 総務課 18 経理課 11	総務部 30 総務課 18 経理課 11	総務部 31 総務課 19 経理課 11
	企画室 7	企画室 12 企画課 11	企画室 13 企画課 12	企画室 12 企画課 11	企画室 12 企画課 11
建設部 35 計画課 17 用地管理課 3 技術管理課 14	建設部 36 計画課 17 技術管理課 18	建設部 25 計画課 12 技術管理課 12	建設部 24 計画課 11 技術管理課 12	建設部 25 計画課 12 技術管理課 12	建設部 25 計画課 12 技術管理課 12
検査企画室 8					
監査室 4	監査室 3	監査室 3	監査室 3	監査室 3	監査室 3
福岡事務所 55 管理課 17 用地課 9 工務課 16 工事課 12	福岡事務所 49 管理課 18 用地課 4 工務課 13 工事課 13	福岡事務所 57 管理課 18 用地課 9 工務課 16 工事課 13	福岡事務所 61 管理課 18 用地課 10 工務課 13 沿道対策課 5 工事課 14	福岡事務所 69 管理課 18 用地課 14 工務課 14 沿道対策課 6 工事課 16	福岡事務所 75 管理課 10 交通課 7 用地課 19 工務課 16 沿道対策課 6 工事課 16
北九州事務所 36 管理課 17 工務課 18	北九州事務所 33 管理課 18 工務課 14	北九州事務所 38 管理課 14 交通課 10 工務課 13	北九州事務所 39 管理課 13 交通課 10 工務課 15	北九州事務所 39 管理課 14 交通課 9 工務課 15	北九州事務所 39 管理課 14 交通課 9 工務課 15
合計 170	合計 161 （内出向3 ～H3.9.30）	合計 165	合計 170	合計 178	合計 185

平成7年度	平成8年度	平成9年度	平成10年度	平成11年度	平成12年度
総務部 31 総務課 19 経理課 11	総務部 32 総務課 19 経理課 12	総務部 35 総務課 13 業務管理課 8 経理課 13	総務部 38 総務課 20 業務管理課 7 経理課 11	総務部 37 総務課 19 業務管理課 6 経理課 10	総務部 37 総務課 19 業務管理課 8 経理課 9
企画室 12 企画課 11	企画室 12 企画課 11	企画室 12 企画課 11	企画室 12 企画課 11	企画室 15 企画課 14	企画室 16 企画課 15
建設部 25 計画課 12 技術管理課 12	建設部 26 計画課 12 技術管理課 11	建設部 28 計画課 12 技術管理課 15	建設部 31 計画課 15 技術管理課 16	建設部 26 計画課 11 技術管理課 14	建設部 29 計画課 12 技術管理課 12 保全管理課 4
監査室 3	監査室 3	監査室 3	監査室 3	監査室 3	監査室 3
福岡事務所 82 管理課 10 交通課 7 用地課 20 事業調整課 7 設計課 13 沿道対策課 5 工事課 19	福岡事務所 83 管理課 9 交通課 8 用地課 18 事業調整課 7 設計課 13 沿道対策課 6 工事課 21	福岡事務所 79 管理課 9 交通課 8 用地課 10 事業調整課 8 設計課 12 沿道対策課 16 工事課 15	福岡事務所 80 管理課 10 交通課 8 用地課 9 事業調整課 9 設計課 13 沿道対策課 16 工事課 15	福岡事務所 81 管理課 9 交通課 9 用地課 8 事業調整課 10 設計課 13 沿道対策課 16 工事課 15	福岡事務所 84 管理課 9 交通課 9 用地課 12 事業調整課 10 設計課 11 沿道対策課 9 工事課 15 保全課 8
北九州事務所 38 管理課 14 交通課 9 工務課 14	北九州事務所 37 管理課 13 交通課 9 工務課 14	北九州事務所 39 管理課 13 交通課 9 工務課 16	北九州事務所 48 管理課 14 交通課 9 工務課 13 工事課 12	北九州事務所 54 管理課 12 交通課 9 工務課 16 工事課 16	北九州事務所 63 管理課 16 交通課 9 設計調整課 14 工事課 13 保全課 10
合計 191 (内出向2)	合計 193 (内出向2)	合計 196 (内出向2)	合計 212	合計 216	合計 232

平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度
総務部 37 総務課 18 業務管理課 8 経理課 10	総務部 37 総務課 18 業務管理課 8 経理課 10	総務部 37 総務課 18 業務管理課 7 経理課 10	総務部 19 総務課 18	総務部 19 総務課 11 職員課 7	総務部 19 総務課 11 職員課 7
			営業部 18 営業企画課 7 経理課 10	営業部 17 営業企画課 7 経理課 9	営業部 17 営業企画課 7 経理課 9
企画室 16 企画課 15	企画室 16 企画課 15	企画室 16 企画課 15	企画室 16 企画課 15	企画室 14 企画課 13	企画室 14 企画課 13
建設部 30 計画課 12 技術管理課 12 保全管理課 5	建設保全部 30 計画課 11 技術管理課 7 保全管理課 5 施設課 5	建設部 19 計画課 11 技術管理課 7 保全部 11 保全管理課 5 施設課 5	建設部 19 計画課 12 技術管理課 6 保全部 11 保全管理課 5 施設課 5	建設部 18 計画課 11 技術管理課 6 保全部 13 保全管理課 5 施設課 7	建設部 17 計画課 10 技術管理課 6 保全施設部 14 保全管理課 6 施設課 7
監査室 3	監査室 3	監査室 3	監査室 3	監査室 2	監査室 2
福岡事務所 82 管理課 9 交通課 8 用地課 11 事業調整課 10 設計課 11 沿道対策課 8 工事課 15 保全課 9	福岡事務所 76 管理課 10 交通課 9 用地課 7 事業調整課 10 設計課 7 沿道対策課 8 工事課 12 保全課 11	福岡事務所 72 管理課 10 交通課 9 用地課 3 事業調整課 10 設計課 7 沿道対策課 8 工事課 12 保全課 11	福岡事務所 71 管理課 10 交通課 9 事業調整課 9 設計課 8 沿道対策課 11 工事課 12 保全課 10	福岡事務所 72 管理課 10 交通課 9 事業調整課 9 設計課 8 沿道対策課 11 工事課 14 保全課 9	福岡事務所 75 管理課 6 営業課 9 交通課 9 事業調整課 9 設計課 9 沿道対策課 9 工事課 13 保全課 9
北九州事務所 54 管理課 15 交通課 9 設計調整課 10 工事課 9 保全課 10	北九州事務所 52 管理課 15 交通課 10 設計調整課 7 工事課 6 保全課 12	北九州事務所 52 管理課 15 交通課 9 設計調整課 7 工事課 6 保全課 13	北九州事務所 54 管理課 15 交通課 9 工務課 7 保全改築課 9 保全課 12	北九州事務所 53 管理課 14 交通課 9 工務課 7 保全改築課 9 保全課 12	北九州事務所 50 管理課 14 交通課 9 保全改築課 13 保全課 12
合計 222	合計 214	合計 210	合計 211	合計 208	合計 208

資料編

平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度
総務部 19 総務課 11 職員課 7	総務部 27 総務課 11 職員課 7 財務課 8	総務部 24 総務課 10 職員課 6 財務課 7	総務部 24 総務課 10 職員課 6 財務課 7	総務部 23 総務課 10 人事課 5 財務課 7	総務部 23 総務課 10 人事課 5 財務課 7
営業部 17 営業企画課 7 財務課 9	営業部 15 営業企画課 6 営業課 8	営業部 14 営業企画課 5 営業課 8	営業部 13 営業企画課 5 営業課 7	営業部 12 営業企画課 11	営業部 12 営業企画課 11
企画室 12 企画課 11	企画室 11 企画課 10	企画室 14 企画課 13	企画部 14 企画課 13	企画部 16 企画課 10 計画課 5	企画部 16 企画課 10 計画課 5
建設部 15 計画課 8 技術管理課 6	建設部 14 計画課 7 技術管理課 6	建設部 9 計画課 3 技術管理課 5	建設部 8 計画課 3 技術管理課 4	保全施設部 25 保全管理課 10 保全課 7 施設課 7	保全施設部 26 保全管理課 10 保全課 7 施設課 7
保全施設部 15 保全管理課 6 施設課 8	保全施設部 15 保全管理課 6 施設課 8	保全施設部 15 保全管理課 7 施設課 7	保全施設部 24 保全管理課 8 保全課 8 施設課 7		
監査室 2	監査室 2	監査室 2	監査室 2	監査室 2	監査室 2
福岡事務所 74 管理課 6 営業課 9 交通課 9 事業調整課 9 設計課 8 沿道対策課 9 工事課 13 保全課 9	福岡事務所 59 管理課 5 交通課 9 事業調整課 6 設計課 7 沿道対策課 9 工事課 12 保全課 9	福岡事務所 53 管理課 5 交通課 9 設計調整課 9 沿道対策課 9 工事課 11 保全課 8	福岡事務所 42 管理課 5 交通課 9 設計調整課 8 沿道対策課 8 工事課 10	福岡事務所 33 管理課 5 交通課 9 設計調整課 11 沿道対策課 6	福岡事務所 32 管理課 5 交通課 9 設計調整課 11 沿道対策課 6
北九州事務所 50 管理課 14 交通課 9 保全改築課 13 保全課 12	北九州事務所 45 管理課 13 交通課 9 保全改築課 12 保全課 9	北九州事務所 33 管理課 10 交通課 9 保全課 12	北九州事務所 32 管理課 10 交通課 9 保全課 11	北九州事務所 30 管理課 8 交通課 9 保全課 11	北九州事務所 30 管理課 8 交通課 9 保全課 11
合計 204	合計 188	合計 164	合計 159	合計 141	合計 141

平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
総務部 21 総務課 11 財務課 9	総務部 21 総務課 11 財務課 9	総務部 21 総務課 11 財務課 9	総務部 21 総務課 11 財務課 9	総務部 23 総務課 12 財務課 10	総務部 26 総務課 14 財務課 11
営業部 25 管理課 4 営業企画課 11 交通課 9	営業部 15 管理課 7 営業課 7	営業部 15 管理課 7 営業課 7	営業部 15 管理課 7 営業課 7	営業部 16 管理課 8 営業課 7	営業部 16 管理課 8 営業課 7
企画部 22 企画課 9 計画課 5 技術管理課 7	企画部 22 企画課 9 計画課 5 技術管理課 7	企画部 22 企画課 9 計画課 5 技術管理課 7	企画部 33 企画課 10 計画課 5 技術管理課 7 保全管理課 7 施設課 3	企画部 39 企画課 10 計画課 7 技術管理課 9 保全管理課 7 施設計画課 5	企画部 40 企画課 10 計画課 8 技術管理課 9 保全管理課 7 施設計画課 5
保全施設部 26 保全管理課 7 保全課 9 施設課 9	保全交通部 36 保全管理課 7 保全課 9 施設課 9 交通課 10	保全交通部 36 保全管理課 7 保全課 9 施設課 9 交通課 10			
監査室 2	監査室 2	監査室 2	監査室 2	監査室 2 九地整派遣 1	監査室 2 九地整派遣 1
福岡事務所 14 設計調整課 8 沿道対策課 5	福岡事務所 16 設計調整課 11 沿道対策課 4	福岡事務所 16 設計調整課 11 沿道対策課 4	福岡事務所 50 設計調整課 12 工事課 7 沿道対策課 6 交通課 9 保全課 15	福岡事務所 55 設計調整課 12 工事課 7 沿道対策課 6 交通課 9 保全課 12 施設課 8	福岡事務所 56 設計調整課 12 工事課 7 沿道対策課 6 交通課 9 保全課 13 施設課 8
北九州事務所 30 管理課 8 交通課 9 保全課 11	北九州事務所 30 管理課 8 交通課 9 保全課 11	北九州事務所 30 管理課 8 交通課 9 保全課 11	北九州事務所 30 管理課 8 交通課 9 保全課 11	北九州事務所 30 管理課 8 交通課 9 保全課 11	北九州事務所 30 管理課 8 交通課 9 保全課 11
合計 140	合計 142	合計 142	合計 151	合計 166	合計 171

令和元年度			令和2年度			令和3年度			令和4年度		
総務部	26		総務部	22		総務部	23		総務部	24	
	総務課	14		総務課	12		総務課	13		総務課	11
	財務課	11		財務課	9		財務課	9		総合調整課	3
営業部	16		営業部	15		営業部	15		営業部	17	
	管理課	8		営業管理課	7		営業管理課	7		営業管理課	9
	営業課	7		営業課	7		営業課	7		営業課	7
企画部	43		企画部	40		企画部	42		企画部	41	
	企画課	11		企画課	10		企画課	11		企画課	11
	計画課	9		計画課	8		計画課	9		計画課	8
	技術管理課	9		技術管理課	9		技術管理課	9		技術管理課	9
	保全管理課	8		保全管理課	7		保全管理課	7		保全管理課	7
	施設計画課	5		施設計画課	5		施設計画課	5		施設計画課	5
	監査室	2		監査室	2		監査室	2		監査室	2
	九地整派遣	1		九地整派遣	1		九地整派遣	1		九地整派遣	1
福岡事務所	58		福岡事務所	60		福岡事務所	59		福岡事務所	74	
	設計調整課	12		設計調整課	15		設計調整課	15		設計調整課	14
	工事課	7		工事課	7		沿道対策課	5		沿道対策課	9
	沿道対策課	6		沿道対策課	6		用地課	7		用地課	19
	交通課	9		交通課	9		交通課	9		交通課	9
	保全課	14		保全課	13		保全課	13		保全課	13
	施設課	9		施設課	9		施設課	9		施設課	9
北九州事務所	30		北九州事務所	31		北九州事務所	34		北九州事務所	37	
	管理課	8		管理課	9		管理課	9		管理課	9
	交通課	9		交通課	8		交通課	8		交通課	9
	保全課	11		保全課	12		保全課	15		保全改築課	18
合計		176	合計		171	合計		176	合計		196

5 設立及び基本計画の推移

●設立　(地方道路公社法第9条)

設立についての議会の議決
　福岡県　　昭和46.10.9
　福岡市　　昭和46.10.6
　北九州市　昭和46.10.13
基本計画に対する道路管理者の同意
　福岡市　　昭和46.10.16 福道第799号
　北九州市　昭和46.10.14 北九州建都都第284号
建設大臣の設立の認可
　昭和46.10.27 建設省丘道政発第1号

●基本計画の変更　(地方道路公社法第5条)

(第1回変更)
福岡高速3号線起点変更
議会の議決
　福岡県　　昭和57.3.26
　福岡市　　昭和57.3.26
　北九州市　昭和57.3.25
道路管理者の同意
　福岡市　　昭和57.3.29 福土木第90号
建設大臣の認可
　昭和57.4.16 建設省丘道政発第7号

(第2回変更)
北九州高速4号線追加
議会の議決
　福岡県　　平成 2.7.9
　福岡市　　平成 2.6.25
　北九州市　平成 2.6.23
道路管理者の同意
　北九州市　平成 2.6.28 北九建総管第131号
建設大臣の認可
　平成 2.7.20 建設省丘道政発第6号

(第3回変更)
福岡高速1・2号線終点変更
福岡高速4号線追加
議会の議決
　福岡県　　平成 3.7.23
　福岡市　　平成 3.6.20
　北九州市　平成 3.6.26
道路管理者の同意
　福岡市　　平成 3.5.24 福土木第340号
建設大臣の認可
　平成 3.8.13 建設省丘道政発第8号

(第4回変更)
福岡高速2・4号線終点変更
議会の議決
　福岡県　　平成 5.3.25
　福岡市　　平成 5.3.25
　北九州市　平成 5.3.26
道路管理者の同意
　福岡市　　平成5.2.15 福土木第2620号
建設大臣の認可
　平成 5.4.9 建設省丘道政発第8号

(第5回変更)
北九州高速1号線終点変更
議会の議決
　福岡県　　平成 6.12.20
　福岡市　　平成 6.12.19
　北九州市　平成 6.12.8
道路管理者の同意
　北九州市　平成 6.11.16 北九建総管第371号
建設大臣の認可
　平成 7.3.23 建設省丘道政発第2号

(第6回変更)
北九州高速1号線起点変更
議会の議決
　福岡県　　平成 9.7.2
　福岡市　　平成 9.6.18
　北九州市　平成 9.6.18
道路管理者の同意
　北九州市　平成 9.6.9 北九建総管第150号
建設大臣の認可
　平成 9. 7.29 建設省丘道政発第22号

(第7回変更)
福岡高速5号線、北九州高速5号線追加
議会の議決
　福岡県　　平成10.3.25
　福岡市　　平成10.6.16
　北九州市　平成10.6.16
道路管理者の同意
　福岡市　　平成10.2.26 福土外高第178号
　北九州市　平成10.2.25 北九建総管第535号
建設大臣の認可
　平成10.7.23 建設省丘道政発第21号

(第8回変更)
福岡高速6号線追加
議会の議決
　福岡県　　平成27.7.14
　福岡市　　平成27.6.30
　北九州市　平成27.6.26
道路管理者の同意
　福岡市　　平成27.3.31 道高第64号
国土交通大臣の認可
　平成27.7.27 国九整補道政第34号

(第9回変更)
福岡高速3号線終点変更
議会の議決
　福岡県　　平成28.3.9
　福岡市　　平成28.2.23
　北九州市　平成28.3.11
道路管理者の同意
　福岡市　　平成27.12.25 道高第81号
国土交通大臣の認可
　平成28.3.28 国九整補道政第94号

6 基本財産の額の推移

（単位：百万円）

年　度	出　資　者			出　資　計	基本財産額(累計)
	福　岡　県	福　岡　市	北九州市		
S46	26	16	7	49	49
47	178	89	89	356	405
48	548	278	272	1,098	1,503
49	540	278	263	1,081	2,584
50	604.5	304	300.5	1,209	3,793
51	798.5	399.5	399	1,597	5,390
52	1,106.5	560.5	546	2,213	7,603
53	1,181	617	564	2,362	9,965
54	1,240	796.5	443.5	2,480	12,445
55	1,514.5	827.5	687	3,029	15,474
56	1,379	819	560	2,758	18,232
57	1,458.5	794.5	664	2,917	21,149
58	1,580.5	933	647.5	3,161	24,310
59	1,566	1,029.5	536.5	3,132	27,442
60	1,559.5	1,058.5	501	3,119	30,561
61	1,896	1,391.5	504.5	3,792	34,353
62	2,597.5	2,138.5	459	5,195	39,548
63	2,117	1,691	426	4,234	43,782
H元	2,075	1,275	800	4,150	47,932
2	1,435	1,275	160	2,870	50,802
3	3,055.5	1,210.5	1,845	6,111	56,913
4	3,005	1,565	1,440	6,010	62,923
5	3,712.8	2,205	1,507.8	7,425.6	70,348.6
6	3,443	1,987.5	1,455.5	6,886	77,234.6
7	3,193	2,757	436	6,386	83,620.6
8	4,517	4,101.5	415.5	9,034	92,654.6
9	8,439	7,298	1,141	16,878	109,532.6
10	7,800	6,727.5	1,072.5	15,600	125,132.6
11	8,792.5	7,292.5	1,500	17,585	142,717.6
12	8,205	5,145	3,060	16,410	159,127.6
13	7,737.5	5,800	1,937.5	15,475	174,602.6
14	3,232.5	3,112.5	120	6,465	181,067.6
15(1回目)	3,442.5	3,300	142.5	6,885	187,952.6
15(2回目)	124	0	124	248	188,200.6
16	2,617.5	2,232.5	385	5,235	193,435.6
17	3,147.5	2,385	762.5	6,295	199,730.6
18	2,287.5	1,592.5	695	4,575	204,305.6
19	2,655	1,840	815	5,310	209,615.6
20	2,633	1,569.5	1,063.5	5,266	214,881.6
21	1,750	1,750	0	3,500	218,381.6
22	937.5	937.5	0	1,875	220,256.6
23	337.5	337.5	0	675	220,931.6
24	183	183	0	366	221,297.6
28	111	111	0	222	221,519.6
29	324	324	0	648	222,167.6
30	384	384	0	768	222,935.6
R元	361.5	361.5	0	723	223,658.6
2	486	486	0	972	224,630.6
3	51	51	0	102	224,732.6
計	112,366.3	83,618.5	28,747.8	224,732.6	224,732.6

7 路線認定(道路法第8条、10条)

〔福岡高速道路〕

福岡市告示第88号
　昭和46.10.28
　　福岡高速１号線(8224)
　　福岡高速２号線(8225)
　　福岡高速３号線(8226)
福岡市告示第53号
　昭和57．４．１
　　福岡高速２号線(8225)
　　福岡高速３号線(8226)
路線変更
福岡市告示第１号
　平成３．１．４
　　福岡高速１号愛宕福重線(8227)
　　福岡高速２号半道橋立花寺線(8228)
　　福岡高速４号線(8229)
福岡市告示第61号
　平成３．３.28
　　福岡高速１号線(8224)
　　起終点の位置の表示変更
福岡市告示第243号
　平成４.12.21
　　福岡高速２号立花寺水城線(8230)
　　福岡高速４号多の津蒲田線(8231)
福岡市告示第44号
　平成10．３．９
　　福岡高速５号線(8232)
福岡市告示第131号
　平成10．５.14
　　福岡高速２号半道橋西月隈線(8228)
　　福岡高速２号西月隈水城線(8230)
　　路線名並びに起終点の位置の表示変更
福岡市告示第132号
　平成10．５.14
　　福岡高速４号多の津蒲田線(8231)
　　終点の位置の表示変更
福岡市告示第312号
　平成25.10．７
　　福岡高速6号線(8233)
福岡市告示第3号
　平成28．１.14
　　福岡高速3号豊下臼井線(8234)

〔北九州高速道路〕

北九州市告示第264号
　昭和46.10.30
　　北九州都市高速道路１号線(4905)
　　北九州都市高速道路２号線(4906)
　　北九州都市高速道路３号線(4907)
北九州市告示第256-2号
　平成２．６.28
　　北九州都市高速道路４号線(651)
北九州市告示第69号
　平成７．３.23
　　北九州都市高速道路１号線(652)
北九州市告示第72号
　平成７．３.24(廃止)
　　北九州都市高速道路１号線(4905)
北九州市告示第325号
　平成８.10．４
　　北九州都市高速道路1号長野横代北町線(653)
※(路線名の変更)
北九州市告示第376号
　平成９.12．２
　　北九州都市高速道路を北九州高速に変更
　　(都市と道路を削除)
北九州市告示第77号
　平成10．３.18
　　北九州高速５号線(654)

（数字）は路線番号

8 自動車専用道路の指定(道路法第48条の2)

福岡市告示第94号
　昭和46.10.30
　　福岡高速１号線(8224)
　　福岡高速２号線(8225)
　　福岡高速３号線(8226)
福岡市告示第５号　　平成３.１.７
　指定期日　　平成３.１.10
　　福岡高速１号愛宕福重線(8227)
　　福岡高速２号半道橋立花寺線(8228)
　　福岡高速４号線(8229)
福岡市告示第１号　　平成５.１.４
　指定期日　　平成５.１.11
　　福岡高速２号立花寺水城線(8230)
　　福岡高速４号多の津蒲田線(8231)
福岡市告示第142号　平成10.５.25
　指定期日　　平成10.５.26
　　福岡高速５号線(8232)
福岡市告示第276号　平成26.7.17
　指定期日　　平成26.7.18
　　福岡高速6号線(8233)
福岡市告示第243号　令和2.7.30
　指定期日　　令和2.7.31
　　福岡高速3号豊下臼井線(8234)

北九州市告示第265号
　昭和46.10.30
　　北九州都市高速道路１号線(4905)
　　北九州都市高速道路２号線(4906)
　　北九州都市高速道路３号線(4907)
北九州市告示第264号
　平成２.７.５
　　北九州都市高速道路４号線(651)
北九州市告示第71号
　平成７.３.23
　　北九州都市高速道路１号線(652)
北九州市告示第73号
　平成７.３.24(指定解除)
　　北九州都市高速道路１号線(4905)
北九州市告示第372号　　平成８.11.18
　指定期日　　平成８.11.19
　　北九州都市高速1号長野横代北町線(653)
北九州市告示第157号　　平成10.４.30
　指定期日　　平成10.５.７
　　北九州高速5号線(654)
北九州市告示第343号
平成 24. 9.14
　北九州高速2号線(4906)
※市道中原戸畑1号線供用に伴うもの

(数字)は路線番号

9 都市計画決定
(都市計画法第18条第１項、第20条第１項、第21条第１・２項)

〔福岡高速道路〕

昭和46.10.30
福岡県告示第986号
１.４.１　都市高速道路１号線
１.６.２　都市高速道路２号線
１.４.３　都市高速道路３号線

(変更)
　東浜ランプ位置
　昭和50.３.27
　福岡県告示第465号
　１.４.１都市高速道路１号線

(変更)
　香椎浜ランプ新設、呉服町ランプ(南行)廃止、
　西門ランプ(入路)新設
　昭和52.３.15
　福岡県告示第326号
　１.４.１　都市高速道路１号線
　１.６.２　都市高速道路２号線

(変更)
　築港ランプ入路新設、須崎ランプ(東行)位置、
　渡り線線形変更
　昭和54.12.18
　福岡県告示第1870号
　１.４.１　都市高速道路１号線
　１.６.２　都市高速道路２号線

(変更)
　２号線路線、３号線起点
　昭和56.３.31
　福岡県告示第459号
　１.６.２　都市高速道路２号線
　１.４.３　都市高速道路３号線

(変更)
　１号線路線
　百道ランプ新設
　地行ランプ、西新ランプ廃止
　昭和60.６.13
　福岡県告示第879号
　１.４.１　都市高速道路１号線

〔北九州高速道路〕

昭和46.10.30
福岡県告示第987号
１.４.１　都市高速道路１号線
１.４.２　都市高速道路２号線
１.３.１　都市高速道路３号線

(変更)
　中島ランプ廃止、大手町ランプ位置
　昭和48.７.21
　福岡県告示第819号
　１.４.１　都市高速道路１号線

(変更)
　起点延伸(小倉駅北口)
　昭和49.３.12
　福岡県告示第348号
　１.４.２　都市高速道路２号線

(変更)
　下城野ランプ位置(モノレール競合)
　昭和51.３.６
　福岡県告示第360号
　１.４.１　都市高速道路１号線

(変更)
　篠崎ランプ車線数
　昭和51.12.16
　福岡県告示第1822号
　１.４.１都市高速道路１号線

(変更)
　計画(路肩)幅の縮小
　若園ランプ、篠崎南ランプ位置
　昭和55.３.18
　福岡県告示第397号
　１.４.１　都市高速道路１号線
　１.４.２　都市高速道路２号線
　１.３.１　都市高速道路３号線

(変更)
　川代ランプ新設、西港ランプ等
　昭和57.12.21
　福岡県告示第1878号
　１.４.２　都市高速道路２号線

〔福岡高速道路〕

(変更)
　１号線路線
　昭和61.12.27
　福岡県告示第1953号
　１.４.１ 都市高速道路１号線

(変更)
　１号線及び２号線の延伸
　４号線新規
　平成２.12.17
　福岡県告示第1974号
　１.４.１ 都市高速道路１号線
　１.４.２ 都市高速道路２号線
　１.４.４ 都市高速道路４号線

(変更)
　２号線及び４号線の延伸
　５号線新規
　百道西ランプ新設、半道橋ランプ新設
　貝塚ランプ新設、西九州道連結
　平成４.８.26
　福岡県告示第1416号
　１.４.１ 都市高速道路１号線
　１.４.２ 都市高速道路２号線
　１.４.４ 都市高速道路４号線
　１.４.５ 福岡太宰府線
　１.４.６ 福岡前原線
　１.４.７ 福岡粕屋線

(変更)
　6号線新規
　平成25.7.9
　福岡県告示第1108号
　1. 4. 8 自動車専用道路アイランドシティ線

(変更)
　6号線脚位置追加
　平成28.9.5
　福岡市告示第285号
　1. 4. 8 自動車専用道路アイランドシティ線

(変更)
　福岡都市計画名称の変更
　平成29.1.26
　福岡市告示第13号
　1. 4. 1-1 都市高速道路1号線
　1. 4. 1-2 都市高速道路2号線
　1. 4. 1-3 都市高速道路3号線

〔北九州高速道路〕

(変更)
　２号線路線
　昭和58.12.20
　福岡県告示第2123号
　１.４.２都市高速道路２号線

(変更)
　北九州道路等の市道への変更
　平成元.10.13
　福岡県告示第1642号
　１.４.３ 北九州道路

(変更)
　都市高速道路への名称変更
　平成３.８.７
　福岡県告示第1339号
　１.４.３ 都市高速道路４号線

(変更)
　山路ランプ新設
　平成４.10.12
　福岡県告示第1679号
　１.４.３ 都市高速道路４号線

(変更)
　下到津西～西本町間削除
　ランプ名称変更(川代→若戸東)
　平成５.12.27
　福岡県告示第2115号
　１.４.１ 都市高速道路１号線
　１.４.２ 都市高速道路２号線
　１.４.５ 戸畑大谷線

(変更)
　山路ランプ位置
　平成７.３.29
　福岡県告示第619号
　１.４.３ 都市高速道路４号線

(変更)
　１号線起点延伸(長野出入口)
　平成８.10.30
　福岡県告示第1872号
　１.４.１ 都市高速道路１号線

(変更)
　都市計画道路響灘戸畑線(新若戸道路)連結
　構造形式変更(地下式)

〔福岡高速道路〕

　1. 4. 1-4 都市高速道路4号線
　1. 4. 1-5 福岡太宰府線
　1. 4. 1-6 福岡前原線
　1. 4. 1-7 福岡粕屋線
　1. 4. 1-8 自動車専用道路アイランドシティ線

(変更)
　3号線延伸
　令和 2. 6.29
　福岡市告示第214号
　1. 4. 1-3 都市高速道路3号線

〔北九州高速道路〕

　平成11.11.12
　福岡県告示第1829号
　１.４.２ 都市高速道路２号線
　１.４.５ 戸畑大谷線

(変更)
　大谷ランプの変更
　牧山～枝光間の変更
　平成12.８.４
　福岡県告示第1245号
　１.４.３ 都市高速道路４号線
　１.４.５ 戸畑大谷線

(変更)
　帆柱バス停の設置
　平成12.10.13
　福岡県告示第1545号
　１.４.３ 都市高速道路４号線

(変更)
　尾倉ランプと黒崎BP接続部の変更
　平成14.７.17
　福岡県告示第1140号
　１.４.５ 戸畑大谷線

(変更)
　１号線と小倉東IC接続部の変更
　平成15.７.９
　福岡県告示第1276号
　１.４.１ 都市高速道路１号線

(変更)
　尾倉ランプと黒崎BP接続部の変更
　平成19.１.12
　福岡県告示第78号
　１.４.５ 戸畑大谷線

(変更)
　５号線（戸畑～枝光）の市整備による変更
　平成22.12.22
　福岡県告示第2000号
　１.４.５ 枝光大谷線
　北九州市告示第447号
　１.４.９ 戸畑枝光線

資料編

10 整備計画の推移

●福岡高速道路

	国土交通大臣の許可年月日	延長km	事業費 億円	完成予定年　度	備　　考（主な変更理由）
当初許可	S47.3.15	21.2	660	S52	
第１回変更	S52.7.11	21.2	1,720	S60	石油ショック等による事業費の増額と完成予定年度の遅れ
第２回変更	S55.8.5	21.2	1,720	S60	築港オンランプの追加、天神ランプの線形変更
第３回変更	S57.5.27	19.8	(2,080) 2,040	S64 (H1)	２号線の終点・３号線の起点変更、単価アップ、完成予定年度の遅れによる事業費の増額
第４回変更	S61.4.19	21.1	(2,576) 2,510	S65 (H2)	単価アップ、ルート及び延長変更、完成予定年度の遅れによる事業費の増額
第５回変更	H2.4.26	21.1	(2,813) 2,747	H4	構造、工法の変更及び環境対策並びに完成予定年度の遅れによる事業費の増額
第６回変更	H3.10.7	28.6	(3,616) 3,550	H9	高速１、２号線の延伸、４号線の新設に伴う事業費及び完成年度の変更
第７回変更	H5.6.23	36.8	(4,566) 4,500	H11	高速２、４号線の再延伸に伴う事業費及び完成年度の変更
第８回変更	H9.8.25	36.8	(5,166) 5,100	H11	震災対策、復旧仕様、道路交通情報システム、事業区間の工事費増による事業費の変更
第９回変更	H10.2.6	38.7	(5,696) 5,630	H13	高速２、４号線の新規追加に伴う事業費及び完成年度の変更
第10回変更	H10.12.25	56.8	(8,426) 8,360	H17	高速５号線の新規追加、高速１、２号線の改築に伴う事業費及び完成年度の変更
第11回変更	H13.3.29	56.8	(8,756) 8,690	H17	高速１号線の供用延長に伴う事業費及び完成年度の変更 高速２～４号線の供用区間の事業費及び完成年度の変更
第12回変更	H17.2.9	56.8	(8,746) 8,680	H24	高速１～５号線の事業費及び完成年度の変更
第13回変更	H28.9.30	59.3	(8,889) 8,823	H32 (R2)	高速6号線の新規追加に伴う事業費及び完成年度の変更
第14回変更	H31.3.25	59.3	(8,937) 8,871	H32 (R2)	高速6号線の工法変更等に伴う事業費の増額
第15回変更	R3.5.19	60.5	(9,469) 9,403	R12	高速3号線の延伸に伴う事業費及び完成年度の変更

＊(　　)利子補給金を含む

●北九州高速道路

	国土交通大臣の許可年月日	延長km	事業費 億円	完成予定年　度	備　　考（主な変更理由）
当初許可	S47.3.15	19.9	620	S52	
第１回変更	S52.7.11	19.9	1,480	S60	石油ショック等による事業費の増額と完成予定年度の遅れ
第２回変更	S55.8.5	19.9	1,480	S60	若園ランプの位置の変更
第３回変更	S57.5.27	19.9	(1,900) 1,870	S64 (H1)	単価アップ、完成予定年度の遅れによる事業費の増額
第４回変更	S58.12.20	19.9	(1,900) 1,870	S64 (H1)	若戸ランプの追加
（届　出）	H1.12.22	19.9	(1,900) 1,870	H4	完成予定年度の遅れによる工期の延長
第５回変更	H2.7.24	45.6	(2,348) 2,300	H6	下到津～西本町間の削除及び北九州道路との一体化
第６回変更	H6.3.9	45.6	(2,378) 2,330	H9	山路ランプの追加による事業費の増額と工期の延長
第７回変更	H8.1.10	45.6	(2,458) 2,410	H9	震災対策による事業費の増額
第８回変更	H9.12.3	47.1	(2,688) 2,640	H13	１号線の長野～横代間の追加及び交通情報システム等による事業費の増額と工期の延長
第９回変更	H10.11.12	54.7	(3,818) 3,770	H16	５号線の新規追加及び紫川JCT改良等による事業費の増額と工期の延長
第10回変更	H16.3.22	49.5	(3,648) 3,600	H20	１号線小倉東IC及び２号線響灘戸畑線との連結、４号線大規模補修工事の新規組入及び５号線２期区間(戸畑～枝光)の削除による事業費及び完成予定年度の変更
第11回変更	H22.2.25	49.5	(3,648) 3,600	H20	東田出入口の連結位置の追加 事業完了に伴う事業費の精算

＊(　　)利子補給金を含む

11 料金認可

●福岡高速の料金認可

R4.3.31現在

回数	償還計画番号	認可年月日	供用年月日	供用区間	延長(区間)	料金 適用日	料金 普通車	料金 大型車	償還期間(換算起算日)	備考
1	1	S55.10.9	S55.10.20	香椎～東浜	5.9km	S55.10.20	200円	400円	30年(S57.3)	暫定料金
2	2	S58.9.29	S58.10.6	東浜～築港	7.4km(1.5)	S58.10.7	350円	700円	30年(S57.10)	暫定料金の変更
			S61.4.23	千鳥橋JCT～呉服町	8.2km(0.8)					
			S62.11.6	築港～天神北	9.2km(1.0)	S62.11.7	400円	800円		
3	-	S61.11.14	障害者割引措置の拡充			S61.12.1				上肢機能障害者の追加
4	3	S63.10.25	S63.10.31	天神北～西公園 千鳥橋JCT(渡り線)	11.3km(2.1)				30年(S61.7)	
			H1.3.4	西公園～百道 呉服町～榎田 豊JCT～空港通	16.5km(5.2)	H1.3.5	500円	1,000円		
5	4	H1.9.20	消費税(3%)転嫁に伴う料金改定		16.5km	H1.10.1	510円	1,030円		
6	5	H5.3.10	H5.4.2	香椎東～香椎	17.4km(0.9)				30年(S62.7)	
			H6.4.4	榎田～月隈	20.2km(2.8)					
7	-	H6.9.20	障害者割引措置の拡充			H6.10.1				対象障害者の拡大
8	6	H9.5.12	消費税率引上げ(5%)に伴う料金改定(回数券のみ)			H9.6.1			29年11カ月(S62.7)	
9	-	H10.8.25	障害者割引措置の拡充			H10.9.1				免疫機能障害者の追加
10	7	H11.3.9	H11.3.27	月隈～水城 貝塚～柏屋	31.0km(10.8)	H12.3.28	550円	1,100円	39年12カ月(H4.6)	
			H12.11.21	貝塚JCT(香椎方向)	31.5km(0.5)					
11	8	H13.9.19	H13.10.13	百道～福重	36.8km(5.3)	H15.5.1	600円	1,200円	39年12カ月(H7.3)	
			H14.3.10	柏屋～福岡IC	38.7km(1.9)					
12	-	H14.7.12	ETC前納割引			H14.7.19				
13	9	H15.3.10	H15.5.1	月隈JCT～板付	41.4km(2.7)				39年12カ月(H7.11)	
14	-	H15.10.30	障害者割引制度の改正			H15.12.1				障害者割引証の廃止(H16.5.31) ETCの障害者割引適用(H16.1.20)
15	10	H16.6.18	H16.6.27	板付～野多目 西月隈	44.3km(2.9)				39年1カ月(H8.7)	
16	-	H17.2.4	ETC路線バス割引			H17.4.1				合併料金所における回数券並ETC路線バス割引
17	11	H18.3.17	H18.3.26 H18.4.1	野多目～堤 ETC料金割引	48.7km(4.4)				38年1カ月(H9.3)	ETC普及促進割引(H18.4.1～7.31) ETC乗り継ぎ制導入(石丸/福重～堤)(120分) ハイカ廃止(H18.4.1) ETC割引(曜日別割引、マイレージ・コーポレート割引)(H18.8.1) 社会実験による割引(H18.8.1～H19.3.31) 回数券利用終了(H19.12.31)
18	-	H19.3.20	ETC割引の拡充			H19.4.1				特定区間割引、夜間早朝割引
19	12	H20.3.31	H20.4.19	堤～野芥	51.8km(3.1)				39年2カ月(H9.11)	ETC乗り継ぎ制変更(石丸/福重～野芥)(90分)
20	13	H23.2.15	H23.2.26	野芥～福重	55.9km(4.1)				39年12カ月(H10.7)	乗り継ぎ制変更(石丸/福重～福重) (ETC車15分、現金車60分)
21	14	H24.7.10	H24.7.21	5号線福重JCT部	56.8km(0.9)				46年12カ月(H10.9)	環状化により、乗り継ぎ制廃止
22	-	H26.3.5	消費税率引上げ(8%)に伴う料金改定		56.8km	H26.4.1	620円	1,230円		H26.3.10 一部割引後の料金の届出
-	-	R元.8.21(届出)	消費税率引上げ(10%)に伴う料金改定		56.8km	R元.10.1	630円	1,260円		一部割引後の料金の届出
23	15	R3.3.10	R3.3.27	香椎浜JCT ～アイランドシティ	59.3km(2.5)				46年3カ月(H11.4)	通行止めに伴う乗り継ぎ措置導入 企画割引条項導入

※償還計画番号がついているものは、償還計画の変更があるもの。

●北九州高速の料金認可

R4.3.31現在

回数	償還計画番号	認可年月日	供用年月日	供用区間	延長(区間)	料金 適用日	料金 普通車	料金 大型車	償還期間(換算起算日)	備考
1	1	S55.10.9	S55.10.20	篠崎北～日明	3.7km	S55.10.20	150円	300円	30年(S56.10)	暫定料金
			S58.10.6	若園～篠崎北 東港JCT～東港	6.9km(3.2)	S58.10.7	350円	700円		
2	2	S61.11.14	S61.12.2	横代～若園	8.9km(2.0)	S61.12.1			30年(S57.8)	障害者割引措置の拡充(上肢機能障害者の追加)
3	3	S63.12.10	S63.12.17	愛宕JCT ～下到津	10.0km(1.1)				30年(S58.6)	
4	4	H1.8.15	H1.8.30	日明～戸畑	12.8km(2.8)	H1.8.31	360円	720円	30年(S59.12)	消費税(3%)転嫁
			H2.3.31	戸畑～若戸 小倉駅北	13.8km(1.0)					
5	5	H3.7.7	H3.3.31	春日～馬場山 (4号線はH4年度末まで区間料金)	45.6km(31.8)	4号線区間制 H3.3.31			30年(S62.8)	4号線区間料金(暫定) 普通車 150円 200円 250円 300円 大型車 300円 400円 500円 600円
						全線均一料金 H5.4.1				
6	-	H6.9.20	障害者割引措置の拡充			H6.10.1				対象障害者の拡大
7	6	H7.9.8	H7.9.30	山路出入口	45.6km	H7.10.1	450円	900円	30年(S62.9)	
8	7	H9.5.12	消費税率引上げ(5%)に伴う料金改定(回数券のみ)			H9.6.1			29年11カ月(S62.9)	
9	-	H10.8.25	障害者割引措置の拡充			H10.9.1				免疫機能障害者の追加
10	8	H12.6.22	H12.7.26	長野～横代	47.1km(1.5)	H12.11.1	500円	1,000円	39年12カ月(H3.6)	料金改定実施時期は紫川JCT改良の概成時
			H13.7.2	枝光～大谷	49.5km(2.4)					
11	-	H14.7.12	ETC前納割引			H14.7.19				
12	-	H15.3.10	定額回数券の新設			H15.4.1				普通車1万円券(24回利用) 大型車2万円券(24回利用)
13	-	H15.10.30	障害者割引制度の改正			H15.12.1				障害者割引証の廃止(H16.5.31) ETCの障害者割引適用(H16.1.20)
14	-	H17.2.4	ETC路線バス割引			H17.4.1				合併料金所における回数券並ETC路線バス割引
15	9	H18.1.30	H18.2.26	小倉東IC接続					48年10カ月(H4.1)	ハイカ廃止(H18.4.1)
16	10	H20.10.24	ETC料金割引 4号線大規模補修			H20.11.1			49年12カ月(H5.7)	ETC割引(曜日別時間帯割引、マイレージ・コーポレート割引)、ETC乗り継ぎ制導入 (戸畑～枝光 90分)(H20.11.1) 回数券利用終了(H22.7.31)
17	-	H26.3.5	消費税率引上げ(8%)に伴う 料金改定			H26.4.1	510円	1,030円		H26.3.10 一部割引後の料金の届出
-	-	R元.8.21(届出)	消費税率引上げ(10%)に伴う 料金改定			R元.10.1	520円	1,050円		一部割引後の料金の届出
18	11	R4.3.28	1～3号線大規模修繕						59年12カ月(H5.7)	通行止めに伴う乗り継ぎ措置導入 企画割引条項導入

※償還計画番号がついているものは、償還計画の変更があるもの。

12 供用実績

●福岡高速道路

供用区分	供用年月日 料金改定日	供用延長(km)		供　用　区　間	普通車(円)
		区　間	累　計		
1次供用	S55.10.20	5.9	5.9	香椎～東浜	200
	S57.3.27	－	5.9	貝塚入口　※1	
	S58.6.30	－	5.9	貝塚出口　※1	
2次供用	S58.10.6	1.5	7.4	東浜～築港	350
3次供用	S61.4.23	0.8	8.2	千鳥橋JCT～呉服町	
4次供用	S62.11.6	1.0	9.2	築港～天神北	400
5次供用	S63.10.31	2.1	11.3	天神北～西公園	
				千鳥橋JCT（渡り線）	
6次供用	H元.3.4	5.2	16.5	西公園～百道	500
				呉服町～榎田	
				豊JCT～空港通	
	H元.10.1	－	16.5	料金改定（消費税３％転嫁）	510
	H2.12.25	－	16.5	名島本線料金所拡幅	
	H3.3.21	－	16.5	東浜西出口	
	H4.4.23	－	16.5	名島出入口	
	H4.7.1	－	16.5	東浜西入口	
7次供用	H5.4.2	0.9	17.4	香椎東～香椎	
8次供用	H6.4.4	2.8	20.2	榎田～月隈北	
	H9.6.1	－	20.2	料金改定(回数券のみ消費税５％転嫁)	
9次供用	H11.3.27	10.8	31.0	月隈～水城	
				貝塚JCT～粕屋	
	H12.3.28	－	31.0	料金改定・貝塚入口	550
10次供用	H12.11.21	0.5	31.5	貝塚JCT（渡り線）	
11次供用	H13.10.13	5.3	36.8	百道～福重	
12次供用	H14.3.10	1.9	38.7	粕屋～福岡IC	
	H15.5.1	－	38.7	料金改定	600
13次供用	H15.5.1	2.7	41.4	月隈JCT～板付	
14次供用	H16.6.27	2.9	44.3	西月隈出入口・板付～野多目	
15次供用	H18.3.26	4.4	48.7	野多目～堤	
16次供用	H20.4.19	3.1	51.8	堤～野芥	
17次供用	H23.2.26	4.1	55.9	野芥～福重	
18次供用	H24.7.21	0.9	56.8	福重JCT部	
	H26.4.1	－	56.8	料金改定（消費税８％転嫁）	620
	R元.10.1	－	56.8	料金改定（消費税10％転嫁）	630
19次供用	R3.3.27	2.5	59.3	香椎浜JCT～アイランドシティ	
備　　考	※1　1次供用　貝塚ランプ：現在は貝塚JCT渡り線～本線				

(注) 1.料金改定日は、1次供用を除き供用年月日の翌日。
　　但し、料金改定のみの場合は同日。
　2.大型車の料金は普通車の２倍。

●北九州高速道路

供用区分	供用年月日 料金改定日	供用延長(km)		供　用　区　間	普通車(円)
		区　間	累　計		
1次供用	S55.10.20	3.7	3.7	篠崎北～日明	150
2次供用	S58.10.6	3.2	6.9	若園～篠崎北	350
				東港出入口	
	S59.4.21	－	6.9	篠崎南出口	
3次供用	S61.12.2	2.0	8.9	横代～若園	
				篠崎南入口	
4次供用	S63.12.17	1.1	10.0	愛宕JCT～下到津	
5次供用	H元.8.30	2.8	12.8	日明～戸畑(H1.8.31消費税３％転嫁)	360
6次供用	H2.3.31	1.0	13.8	戸畑～若戸	
				小倉駅北～東港JCT	
				西港出口	
				東港出入口廃止	
7次供用	H3.3.31	31.8	45.6	春日～馬場山 一部区間料金（４号線）	150 200 250 300 360
	H5.4.1	－	45.6	料金改定（全線均一料金）	360
	H7.9.30	－	45.6	山路出入口	450
	H9.6.1	－	45.6	料金改定(回数券のみ消費税５％転嫁)	
8次供用	H12.7.26	1.5	47.1	長野～横代	
	H12.11.1	－	47.1	料金改定	500
9次供用	H13.7.2	2.4	49.5	枝光出入口～大谷出入口 大谷JCT	
10次供用	H18.2.26	－	49.5	小倉東IC接続	
	H26.4.1	－	49.5	料金改定（消費税８％転嫁）	510
	R元.10.1	－	49.5	料金改定（消費税10％転嫁）	520
備　　考	①北九州高速４号線　小嶺出入口にＥ・Ｆランプを接続(H10.8.11供用) ②北九州高速４号線　春日出入口にＢ・Ｃランプを接続(H14.7.12供用) ③北九州高速１号線　下到津出入口にＡ・Ｂランプを接続(H15.7.1供用) ④九州自動車道八幡ICと北九州高速４号線との接続ランプに金剛出口を接続(H17.3.31供用) ⑤九州自動車道八幡ICと北九州高速４号線との接続ランプに金剛入口を接続(H18.3.4供用) ⑥北九州高速５号線に北九州市道 東田前田２号線 東田出入口を接続(H22.12.15供用) 東田前田２号線と国道３号黒崎バイパスが連結(H24.9.30供用) ⑦北九州高速２号線　若戸出入口に北九州市道安瀬戸畑１号線(若戸トンネル)を接続(H24.9.15供用) ①～③，⑥は北九州市の事業により供用、④，⑤は国、北九州市、日本道路公団の事業により供用、⑦は国、北九州市、北九州市道路公社の事業により供用				

(注) 1.料金改定日は、1次、7次供用を除き供用年月日の翌日。
　　但し、料金改定のみの場合は同日。
　2.大型車の料金は普通車の２倍。

13 通行台数の推移

●通行台数

（単位：台）

区分／年度	福岡高速道路		北九州高速道路	
	台数	日平均	台数	日平均
S55年度	1,893,233	11,687	962,954	5,944
56年度	5,576,753	15,279	2,981,940	8,170
57年度	6,332,375	17,349	3,372,486	9,240
※ 58年度	6,839,737	18,688	3,445,209	9,413
59年度	7,467,997	20,460	3,626,318	9,935
60年度	7,973,337	21,845	3,872,912	10,611
61年度	9,835,552	26,947	4,601,568	12,607
※ 62年度	11,769,194	32,156	6,646,019	18,159
63年度	14,709,300	40,299	7,315,044	20,041
H元年度	21,853,234	59,872	8,350,727	22,879
2年度	24,058,037	65,912	10,844,173	29,710
※ 3年度	26,210,245	71,613	40,935,497	111,846
4年度	26,769,850	73,342	41,826,597	114,593
5年度	27,309,483	74,821	39,053,595	106,996
6年度	29,976,073	82,126	40,142,119	109,978
※ 7年度	31,597,231	86,331	40,611,443	110,960
8年度	32,788,740	89,832	40,045,718	109,714
9年度	32,660,105	89,480	39,606,119	108,510
10年度	32,394,186	88,751	38,435,495	105,303
※ 11年度	45,413,412	124,080	37,665,366	102,911
12年度	47,184,174	129,272	38,068,170	104,296
13年度	51,047,040	139,855	37,625,875	103,085
14年度	55,360,280	151,672	36,701,908	100,553
※ 15年度	55,637,607	152,015	36,358,318	99,340
16年度	56,551,145	154,935	35,521,380	97,319
17年度	58,581,916	160,498	35,499,141	97,258
18年度	61,911,780	169,621	35,313,912	96,750
※ 19年度	61,632,437	168,395	33,902,858	92,631
20年度	58,903,120	161,378	32,144,325	88,067
21年度	59,471,049	162,934	30,705,377	84,124
22年度	59,922,912	163,724	31,252,782	85,390
※ 23年度	60,294,560	164,739	31,256,858	85,401
24年度	62,400,782	170,961	31,314,886	85,794
25年度	64,950,623	177,947	32,274,846	88,424
26年度	64,848,164	177,666	32,084,577	87,903
※ 27年度	66,668,632	182,155	32,707,343	89,364
28年度	68,411,202	187,428	33,617,073	92,102
29年度	69,322,583	189,925	33,902,870	92,885
30年度	69,489,150	190,381	33,690,891	92,304
※ R元年度	68,910,603	188,280	33,049,089	90,298
2年度	57,454,674	157,410	27,682,822	75,843
合計	1,682,382,507		1,119,016,600	

注1：S55年度は、1次供用開始後からの計上。
注2：※印は、うるう年を含む(366日)を示す。

14 料金収入の推移

●料金収入

（単位：千円）

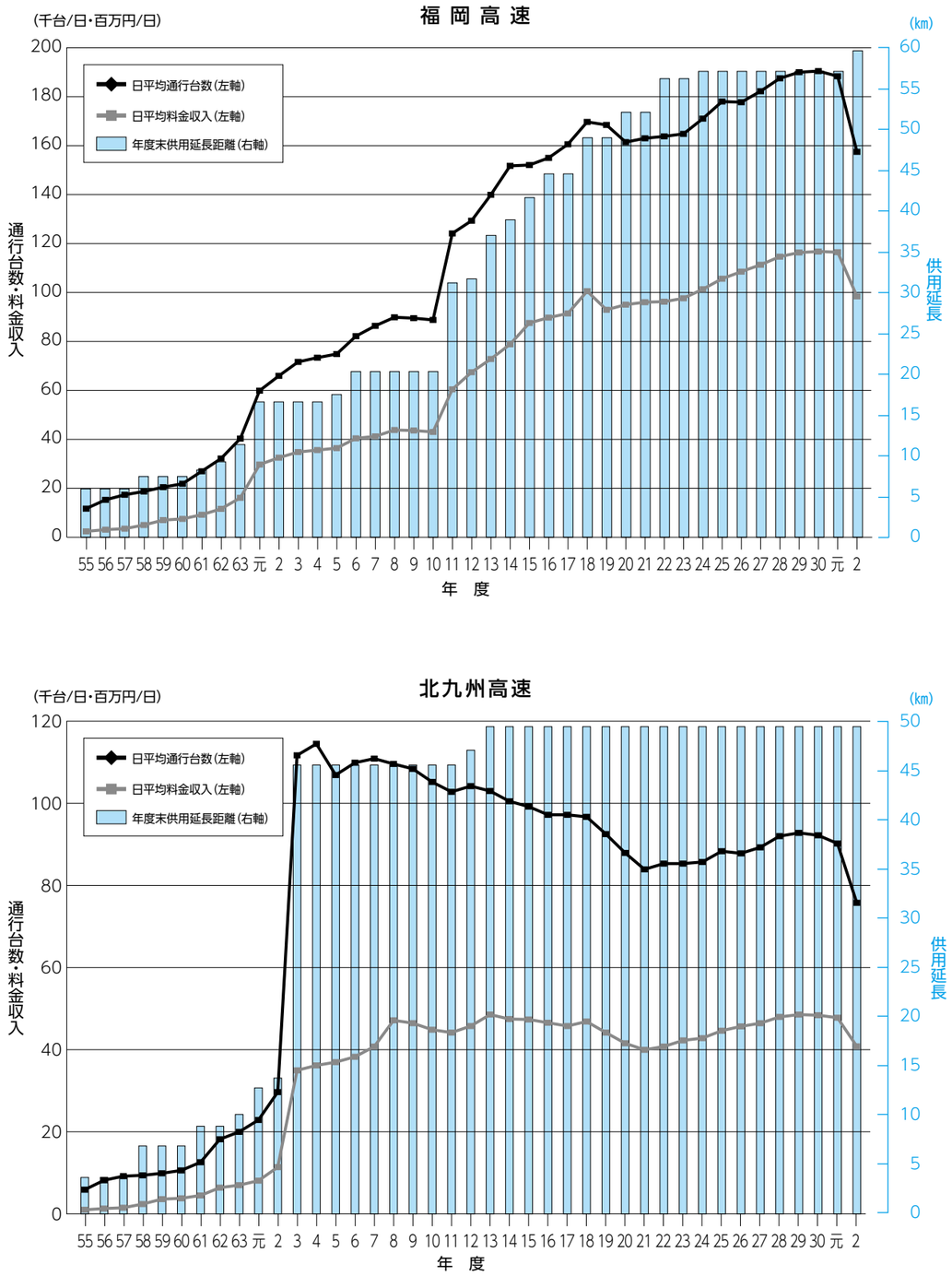
区分 / 年度	福岡高速道路		北九州高速道路	
	料金収入	日平均	料金収入	日平均
S55年度	387,123	2,390	154,270	952
56年度	1,114,628	3,054	474,987	1,301
57年度	1,261,268	3,456	530,131	1,452
※ 58年度	1,829,175	4,998	875,316	2,392
59年度	2,571,699	7,046	1,317,704	3,610
60年度	2,728,558	7,476	1,394,817	3,821
61年度	3,361,323	9,209	1,632,611	4,473
※ 62年度	4,263,562	11,649	2,349,905	6,421
63年度	5,876,699	16,101	2,551,818	6,991
H元年度	10,844,110	29,710	2,950,185	8,083
2年度	11,860,777	32,495	4,145,906	11,359
※ 3年度	12,745,548	34,824	12,827,237	35,047
4年度	12,995,955	35,605	13,217,366	36,212
5年度	13,269,365	36,354	13,497,407	36,979
6年度	14,762,789	40,446	13,983,775	38,312
※ 7年度	15,070,774	41,177	14,934,651	40,805
8年度	15,981,696	43,785	17,212,798	47,158
9年度	15,904,238	43,573	16,967,864	46,487
10年度	15,691,580	42,991	16,389,726	44,903
※ 11年度	22,120,955	60,440	16,191,191	44,238
12年度	24,592,837	67,378	16,732,806	45,843
13年度	26,558,446	72,763	17,739,320	48,601
14年度	28,749,199	78,765	17,353,410	47,543
※ 15年度	32,029,344	87,512	17,333,778	47,360
16年度	32,740,448	89,700	17,020,102	46,630
17年度	33,352,566	91,377	16,704,607	45,766
18年度	36,693,179	100,529	17,116,707	46,895
※ 19年度	34,013,538	92,933	16,187,859	44,229
20年度	34,665,373	94,974	15,177,264	41,582
21年度	34,915,097	95,658	14,585,573	39,960
22年度	35,109,044	96,189	14,904,552	40,834
※ 23年度	35,706,240	97,558	15,484,547	42,308
24年度	36,975,367	101,302	15,639,703	42,849
25年度	38,535,810	105,578	16,300,500	44,659

（単位：千円）

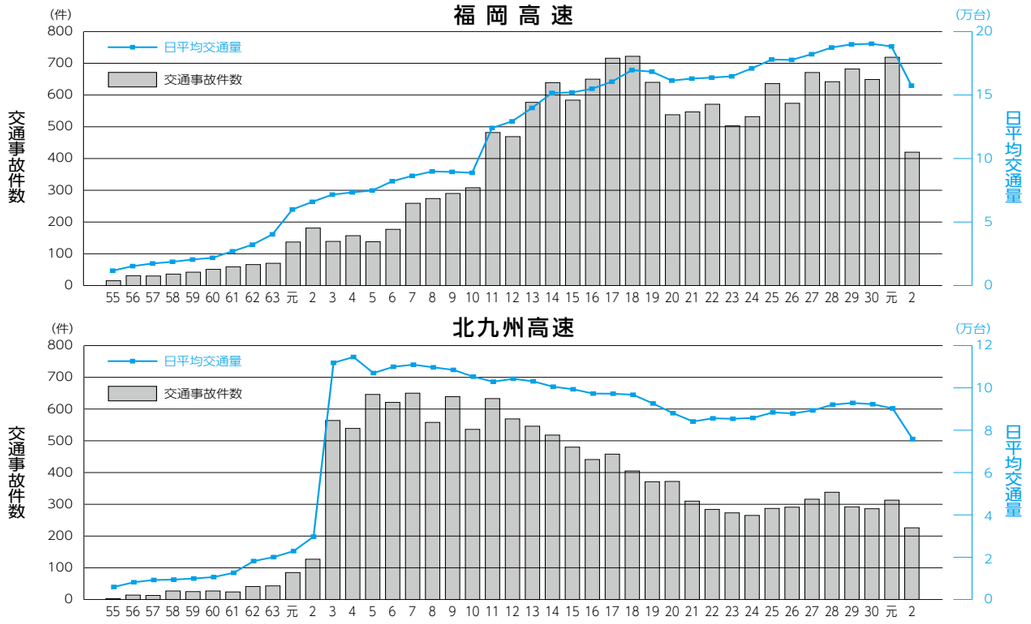
区分 / 年度	福岡高速道路		北九州高速道路	
	料金収入	日平均	料金収入	日平均
H26年度	39,594,758	108,479	16,686,898	45,718
※ 27年度	40,732,264	111,290	17,016,524	46,493
28年度	41,826,659	114,594	17,527,887	48,022
29年度	42,446,124	116,291	17,735,763	48,591
30年度	42,588,857	116,682	17,680,138	48,439
※ R元年度	42,613,589	116,431	17,504,455	47,826
2年度	35,906,842	98,375	14,910,122	40,850
合計	934,987,403		500,942,179	

注1：S55年度は、1次供用開始後からの計上。
注2：※印は、うるう年を含む(366日)を示す。

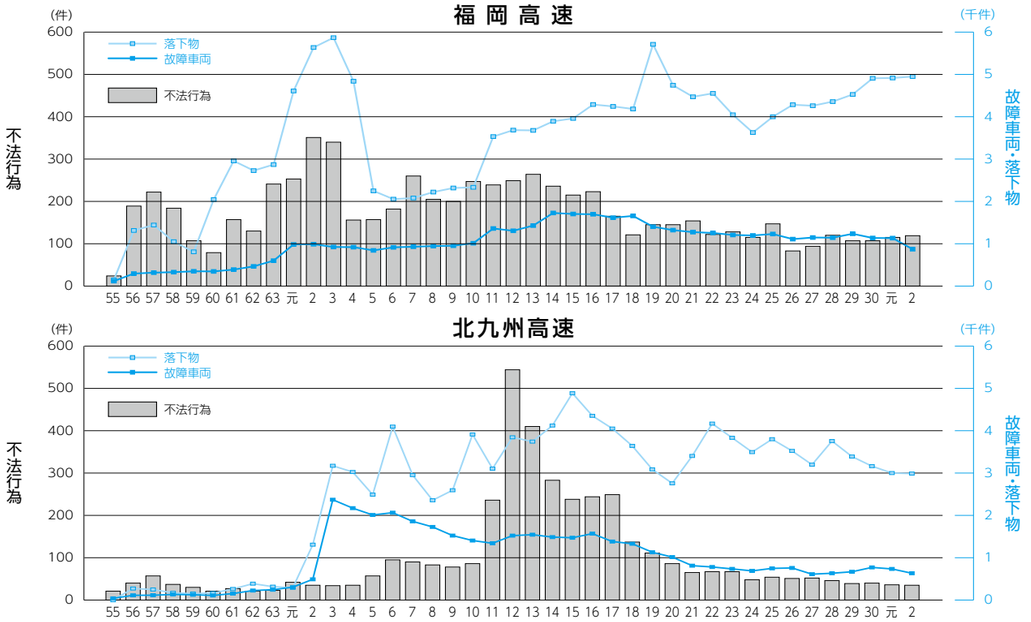
15 〈グラフ〉通行台数・料金収入・供用延長の推移



16 〈グラフ〉日平均交通量及び交通事故件数の推移



17 〈グラフ〉不法行為・故障車両・落下物の推移



18 財務諸表（令和2事業年度貸借対照表・損益計算書）

●令和2事業年度　貸借対照表

令和３年３月31日現在（単位：百万円）

資　産　の　部		負債及び資本の部	
勘　定　科　目	金　額	勘　定　科　目	金　額
流動資産	14,715	流動負債	44,870
現金・預金	8,464	固定負債	439,884
未収金	6,249	福岡北九州高速道路債券	325,400
その他の流動資産	2	特別転貸債借入金	32,329
固定資産	1,282,879	地方公共団体金融機構借入金	1,683
事業資産	1,279,732	政府借入金	26,912
（福岡高速道路）	903,623	長期借入金	46,350
（北九州高速道路）	376,108	退職給与引当金	176
有形固定資産	1,542	ETCマイレージ引当金	145
無形固定資産	133	資産見返交付金	6,889
その他の仮勘定	1,463	特別法上の引当金等	587,925
投資その他の資産	10	道路事業損失補てん引当金	39,960
繰延資産	840	（福岡高速道路）	16,794
債券発行差金	787	（北九州高速道路）	23,165
証書借入金諸費	53	償還準備金	547,965
		（福岡高速道路）	450,528
		（北九州高速道路）	97,437
		（負債合計）	1,072,679
		基本金	224,631
		剰余金	1,124
		（資本合計）	225,755
資　産　合　計	1,298,434	負債・資本合計	1,298,434

※各費目において四捨五入しているため、合計において合致しない場合があります。

●令和2事業年度　損益計算書

令和２年４月１日から令和３年３月31日まで（単位：百万円）

費　用　の　部		収　益　の　部	
勘　定　科　目	金　額	勘　定　科　目	金　額
経常費用	51,664	経常収益	51,688
事業資産管理費	14,773	業務収入	51,419
福岡高速道路管理費	10,002	道路料金収入	50,817
北九州高速道路管理費	4,646	（福岡高速道路）	35,907
福岡駐車場管理費	77	（北九州高速道路）	14,910
北九州駐車場管理費	49	ETCマイレージ還元負担金収入	192
一般管理費	1,468	駐車場料金収入	220
引当金等繰入	31,686	道路業務雑収入	173
道路事業損失補てん引当金繰入	2,310	ETCマイレージ引当金戻入	16
償還準備金繰入	29,377	受託業務収入	146
受託業務費	146	業務外収益	123
業務外費用	3,590	設立団体負担金受入金	24
当期利益金	25	雑益	100
合　　計	51,688	合　　計	51,688

※各費目において四捨五入しているため、合計において合致しない場合があります。

19 年表（昭和33年～令和4年）

	公　社　の　事　項	道　路　関　連　事　項
1958年（昭和33年）		10 17 国道３号北九州道路 春日～大里 開通
1961年（昭和36年）		4 14 北九州道路 大里～富野 開通
1962年（昭和37年）		9 27 若戸大橋 開通
1969年（昭和44年）		6 6 福岡県幹線道路協議会が発足、都市高速道路の計画立案に着手
1970年（昭和45年）		1 24 福岡北九州都市高速道路建設促進期成会発足
	12 1 福岡県土木部に都市高速道路建設準備室を設置	5 20 地方道路公社法公布・施行
		10 31 北九州道路 大谷～黒崎 開通
1971年（昭和46年）	10 6 福岡市北九州高速道路公社設立を議決（福岡市議会）	7 5 北九州道路 紫川～大谷 開通
	10 9 福岡北九州高速道路公社設立を議決（福岡県議会）	8 15 ドルショック（ニクソンショック）
	10 13 福岡北九州高速道路公社設立を議決（北九州市議会）	
	10 27 福岡北九州高速道路公社の設立認可	
	10 30 福岡・北九州高速最初の都市計画決定	
	11 1 福岡北九州高速道路公社が発足	
1972年（昭和47年）	3 15 福岡・北九州高速最初の整備計画許可	
	3 27 福岡北九州高速道路公社運営会議発足	
	4 1 監査室設置	4 福岡空港（第二種空港）として供用開始
	5 11 福岡北九州高速道路債券のシンジケート団結成式	
	5 25 第１回 福岡北九州高速道路債券発行	
	11 25 福岡高速１号線 箱崎地区工事着工	
1973年（昭和48年）	1 北九州高速３号線 鋳物師地区工事着工	
	4 1 北九州事務所の設置	10 第一次オイルショック（石油危機）
	4 1 福岡建設事務所の設置	11 10 北九州道路 富野～紫川 開通
	9 公社厚生会発足	11 14 関門橋が開通し、北九州道路と接続
	11 19 公社社章制定	11 16 総需要抑制策決定（公共投資の抑制など）
1974年（昭和49年）	1 25 社内報創刊	
1975年（昭和50年）	4 8 「福岡筥崎宮前橋技術委員会」の設置	3 10 山陽新幹線 博多まで全線開業
		3 13 九州自動車道 古賀IC～鳥栖JCT 開通
1977年（昭和52年）	10 1 職員宿舎「越田コーポ」完成、入居開始	7 21 九州自動車道 若宮IC～古賀IC 開通
1978年（昭和53年）	8 30 福岡事務所の設置	
	8 30 建設部設置（用地部、計画部、工務部を統合）	
	8 30 検査企画室の設置	
1979年（昭和54年）	3 22 「東浜ランプPC中空床版技術委員会」の設置	1 第二次オイルショック（石油危機）
		3 8 国道200号北九州直方道路 黒崎～馬場山 開通
		3 8 九州自動車道 八幡IC～若宮IC 開通により八幡IC～太宰府IC間が開通
1980年（昭和55年）	3 31 北九州事務所社屋 東篠崎に完成、移転	
	4 14 福岡事務所社屋 東浜に完成、移転	
	4 23 北九州高速 無線局開局	
	4 24 福岡高速 無線局開局	
	10 1 日本道路交通情報センターと「道路交通情報の提供に関する協定」締結	
	10 13 JAFと「高速道路における事故車等の処理に関する協定」締結	
	10 17 福岡県警察高速道路交通警察隊北九州高速道路分駐所 開所	
	10 20 福岡県警察交通機動隊福岡高速道路分駐所 開所	
	10 20 福岡高速１号線 香椎～東浜5.9km開通 普通車200円	
	10 20 北九州高速１～３号線 篠崎北～日明3.7km開通 普通車150円	

	公社の事項	道路関連事項
1981年(昭和56年)	10 12 本社社屋 東浜に完成、移転	7 26 福岡市地下鉄１号線（室見～天神）開業
1982年(昭和57年)	3 27 福岡高速１号線 貝塚入口開通	
1983年(昭和58年)	6 30 福岡高速１号線 貝塚出口開通	
	10 6 福岡高速１号線 東浜～築港1.5km開通 ※普通車350円	
	10 6 北九州高速１号線 若園～篠崎北3.2km、東港出入口開通 ※普通車350円	
1984年(昭和59年)	4 21 北九州高速１号線 篠崎南出口開通	3 27 九州自動車道 門司IC～小倉東IC 開通
1985年(昭和60年)		1 9 北九州モノレール開業
1986年(昭和61年)	4 23 福岡高速２号線 千鳥橋JCT～呉服町0.8km開通	
	7 31 「北九州高速道路採算検討委員会」の設置	
	12 2 北九州高速１号線 横代～若園2.0km、篠崎南入口開通	11 12 福岡市地下鉄２号線（箱崎線）全線開業
1987年(昭和62年)	11 6 福岡高速２号線 築港～天神北1.0km開通 ※普通車400円	
1988年(昭和63年)	5 23 「北九州高速道路採算検討委員会」から「北九州高速道路の採算性及び経営改善等について」の提言	3 31 九州自動車道 小倉東IC～八幡IC 開通により関門橋～八幡IC間が開通
	10 31 福岡高速２号線 天神北～西公園、千鳥橋JCT（渡り線）2.1km開通	
	12 17 北九州高速１号線 愛宕JCT～下到津1.1km開通	
	12 福岡高速１号線 荒津大橋ライトアップ開始	
1989年(平成元年)	3 4 福岡高速１号線 西公園～百道、２号線 呉服町～榎田、３号線 豊JCT ～空港通計5.2km開通 ※普通車500円	
	3 17 アジア太平洋博覧会開催に伴う福岡高速交通管理体制強化（9月3日まで）	3 17 アジア太平洋博覧会が福岡市で開催（9月3日まで）
	5 3 「博多どんたく港まつり」パレードに初参加	4 1 消費税導入（３％）
	7 26 福岡高速補修基地開設	
	7 29 「わっしょい百万夏まつり」パレードに初参加	
	8 30 北九州高速道路２号線 日明～戸畑2.8km開通 ※普通車360円	
	10 1 福岡高速料金改定（消費税3%） 普通車510円	
1990年(平成２年)	1 福岡高速１号線 荒津大橋が 第３回 福岡市都市景観賞を受賞	
	3 31 北九州高速２号線 戸畑～若戸、東港JCT～小倉駅北計1.0km、西港出口開通、若戸大橋と接続、東港出入口廃止	3 31 若戸大橋４車線化完成
	4 1 福岡高架下駐車場直営営業開始（香椎、千代、石城、築港）	
	4 27 検査企画室を企画室に改称	
	5 30 日本道路公団と「北九州道路等の引渡しに関する基本協定」の締結	
	7 3 福岡高速通行台数が１億台突破	
	7 20 基本計画に北九州高速４号線を追加	
	9 9 国民体育大会夏季大会開催に伴う交通管理体制の強化（12日まで）	9 9 国民体育大会夏季大会が福岡県で開催（12日まで）
	10 21 国民体育大会秋季大会開催に伴う交通管理体制の強化（26日まで）	10 21 国民体育大会秋季大会が福岡県で開催（26日まで）
	11 3 全国身体障害者スポーツ大会開催に伴う交通管理体制の強化（４日まで）	11 3 全国身体障害者スポーツ大会が福岡県で開催（4日まで）
	12 1 北九州高架下駐車場直営営業開始（大手町）	
	12 17 北九州高速ポスター（供用10周年）が 第２回 北九州市ポスターコンクールで優秀賞受賞	
	12 25 福岡高速 名島本線料金所ブース増設	
1991年(平成３年)	3 21 福岡高速 東浜西出口開通	1 新門司フェリーターミナル供用開始
	3 31 北九州高速４号線 春日～馬場山31.8km 日本道路公団からの移管により供用開始、一部区間料金	3 31 北九州道路、北九州直方道路が日本道路公団から福岡北九州高速道路公社に移管
	8 13 基本計画に福岡高速４号線を追加	
	8 公社イメージキャラクター「クイッキー」決定	
	11 11 公社設立20周年（記念式典実施）	9 14 全国都市緑化フェア グリーンルネッサンス北九州'91が北九州市で開催（11月11日まで）

※料金改定日は開通日の翌日

	公社の事項	道路関連事項
1992年(平成４年)	4 23 福岡高速 名島出入口開通	
	4 北九州高速通行台数 １億台を突破	
	7 1 福岡高速 東浜西入口開通	
1993年(平成５年)	2 「百道浜高速道路景観委員会」を設置	3 3 福岡市地下鉄空港線全線開業
		3 26 西九州自動車道 周船寺IC～東交差点 開通
	4 1 北九州高速 料金改定（全線均一料金） 普通車360円	
	4 2 福岡高速１号線 香椎東～香椎0.9km開通	4 1 博多港国際ターミナル供用開始
1994年(平成６年)	4 4 福岡高速２号線 榎田～月隈北2.8km開通	
	4 福岡高速通行台数 ２億台を突破	
	8 「百道浜騒音景観設計技術検討委員会」の設置	
	10 北九州高速通行台数 ２億台を突破	
1995年(平成７年)		1 17 阪神・淡路大震災発生
		3 門司港レトログランドオープン
	8 福岡・北九州高速橋脚の耐震補強工事を開始	7 27 九州自動車道 全線開通、北九州市、福岡市から鹿児島市まで結ばれる
	9 30 北九州高速 山路出入口開通 ※普通車450円	8 23 ユニバーシアード夏季大会が福岡市で開催（9月3日まで）
1996年(平成８年)	4 18 「公社防災業務計画」の策定	
1997年(平成９年)	2 「福岡北九州高速道路懇話会」の設置	
	3 「福岡北九州高速道路モニター会議」の設置	
	4 福岡高速 大町団地道路工事妨害禁止仮処分申請（後に審尋を経て和解）	4 1 消費税率変更（５％）
	6 公社内に「福岡北九州高速道路公社管理運営委員会」の設置	
1998年(平成10年)	3 福岡・北九州高速橋脚の耐震補強工事完了	
	7 23 基本計画に福岡高速５号線、北九州高速５号線を追加	
	8 「福岡北九州高速道路料金調査会」の設置	9 26 西九州自動車道 拾六町IC～周船寺IC 開通
1999年(平成11年)	3 9 福岡高速償還期間を30年から40年に延長	
	3 27 福岡高速２号線 月隈～水城、４号線 貝塚JCT～粕屋計10.8km 開通、九州自動車道と接続	5 福岡空港国際線旅客ターミナル供用開始
	6 公社内に「福岡北九州高速道路建設コスト縮減推進委員会」の設置	
	7 JR山陽新幹線のコンクリート塊落下事故に伴い、北九州高速でトンネル点検を実施	6 27 JR山陽新幹線のトンネル内でコンクリート塊落下事故
	9 公社内に「都市高速利用促進本部」の設置	
2000年(平成12年)	3 28 福岡高速４号線 貝塚入口開通 普通車550円	
	6 22 北九州高速償還期間を30年から40年に延長	
	7 1 福岡高速２号線 榎田料金所でETC試験運用開始	7 8 九州・沖縄サミット蔵相会合が福岡市で開催
	7 26 北九州高速１号線 長野～横代1.5km開通	
	10 30 北九州高速 紫川JCTの改良工事完成 ※普通車500円（11月１日～）	
	11 21 福岡高速４号線 貝塚JCT（渡り線）0.5km開通	
	11 公社ホームページ開設	
2001年(平成13年)		1 6 中央省庁再編（建設省から国土交通省へ）
	7 2 北九州高速５号線 枝光～大谷JCT2.4km開通	7 4 北九州博覧祭2001が北九州市で開催（11月4日まで）
		7 16 世界水泳選手権が福岡市で開催（29日まで）
	10 13 福岡高速１号線 百道～福重5.3km開通、西九州自動車道と接続	10 13 西九州自動車道 福重JCT～拾六町IC 開通、福岡高速１号線と接続
	11 1 公社設立30周年（記念イベントを実施）	
2002年(平成14年)	3 10 福岡高速４号線 粕屋～福岡IC1.9km開通、九州自動車道と接続	3 10 九州自動車道ETC運用開始
	3 福岡高速償還準備金がプラスに転換	
	5 13 建設部を建設保全部に改称	

※料金改定日は開通日の翌日

	公社の事項	道路関連事項
2003年(平成15年)	2 3 北九州高速４号線 大蔵トンネル拡幅工事完成	1 5 地方道路公社法改正（債券発行）
	4 10 建設保全部を建設部及び保全部に分割	
	5 1 福岡高速５号線 月隈JCT～板付2.7km開通 普通車600円	
	7 1 北九州高速１号線 都下到津線と接続	7 1 北九州市道都下到津線（下到津ランプ連絡道路）開通
		9 アイランドシティコンテナターミナル供用開始
	12 1 新規職員採用の再開	11 27 西九州自動車道 福重JCT～前原IC ４車線化
2004年(平成16年)	1 25 大雪による通行止め	
	4 1 営業部を設置	
	6 27 福岡高速５号線 板付～野多目2.9km、西月隈出入口開通	
2005年(平成17年)	1 31 地方道路公社初の公募債を発行	2 3 福岡市地下鉄七隈線（橋本～天神南）開業
	3 20 福岡高速 地震による損傷発生	3 20 福岡県西方沖地震発生
	3 31 北九州高速４号線 金剛出口接続	4 ひびきコンテナターミナル供用開始
		9 9 全国都市緑化フェア アイランド花どんたくが福岡市で開催（11月20日まで）
	5 30 「公社暴力追放連絡会議」の設置	9 30 若戸大橋を日本道路公団から北九州市に移管
	7 27 福岡高速で工事事故（落橋防止ブラケット落下）発生	10 1 道路関係四公団民営化
	11 21 公社内に「安全管理委員会」の設置	10 16 九州国立博物館開館
2006年(平成18年)	1 30 北九州高速償還期間を40年から50年に延長	
	2 26 北九州高速１号線 小倉東IC接続、九州自動車道と接続	2 26 東九州自動車道 北九州JCT～苅田北九州空港IC 開通、九州自動車道と接続
	3 1 ４団体と「災害応急支援業務に関する協定」を締結	
	3 4 北九州高速４号線 金剛入口接続	3 16 新北九州空港開港
	3 19 福岡高速都市高ウォーク（野多目～堤）開催	
	3 26 福岡高速５号線 野多目～堤4.4km開通	3 26 国道202号福岡外環状道路 堤～拾六町間がつながり、都市高速とあわせた環状道路ネットワーク完成
	4 1 保全部を保全施設部に改称	4 1 若戸大橋の管理者が北九州市道路公社に変更
	4 1 福岡高速 ETC運用開始	
	4 1 ETC車載器キャンペーン実施（4月8日で終了）	
	8 1 福岡高速「特定区間割引」、「夜間早朝割引」社会実験開始（平成19年3月31日まで）	8 1 若戸大橋の通行料金値下げ
		8 25 福岡市職員の飲酒運転による死亡事故発生
	12 31 福岡高速回数通行券販売終了	10 1 九州自動車道 須恵スマートIC本格運用開始
2007年(平成19年)	9 9 北九州高速４号線 山路橋の火災事故	
	11 9 日米ワークショップ視察団来社	
	12 1 福岡高速ハイウェイテレホン運用開始	
	12 1 ETC車載器キャンペーン実施	
	12 31 福岡高速回数通行券利用終了	
2008年(平成20年)	3 4 野多目出口衝突事故により運転手が高架下へ転落死亡	
	4 1 道路特定財源暫定税率の一時失効による新規工事の発注見送り	4 1 ガソリン税暫定税率失効（30日まで）
	4 13 福岡高速都市高ウォーク（堤～野芥） 開催	
	4 19 福岡高速５号線 堤～野芥3.1km開通	
	6 23 福岡高速 不正通行者逮捕	9 15 リーマンショック（金融危機）
	11 1 北九州高速ETC運用開始、東田料金所、戸畑合併料金所での料金収受開始	10 25 国道３号黒崎バイパス 黒崎北ランプ～陣原ランプ 開通
	12 1 ETC車載器キャンペーン実施（初日に10,000台突破し終了）	12 13 第１回日中韓首脳会議が太宰府市で開催

	公社の事項	道路関連事項
2009年(平成21年)	3 1 北九州高速ハイウェイテレホン運用開始	3 28 高速道路の休日特別割引（1,000円上限）開始（平成23年6月19日まで）
	3 北九州高速償還準備金がプラスに転換	4 30 道路特定財源一般財源化
	7 24 豪雨により北九州高速で法面が崩落し通行止め、福岡高速でも冠水のため通行止め	7 19 平成21年7月中国・九州北部豪雨（26日まで）
	7 26 九州自動車道通行止めにより迂回路として福岡高速渋滞（8月12日まで）	7 26 九州自動車道 福岡IC～太宰府IC間で法面崩壊により通行止め（8月12日まで）
	7 31 北九州高速回数通行券の販売終了	
2010年(平成22年)	3 31 福岡高速の上部工耐震補強工事が完了	
	3 31 北九州高速４号線大規模補修工事が完了し、北九州高速の整備計画事業が完了	
	4 1 工事等請負契約書等に暴力団排除条項を設定	4 1 福岡県が暴力団排除条例施行
	4 16 北九州高速「１区間割引」社会実験開始（第１弾）（8月13日まで）	
	4 20 福岡高速 堤西料金所で簡易型自動収受機の運用を開始（平成26年4月まで）	
	6 21 福岡高速 アジアハイウェイ１号線「AH1」の標識設置	6 28 高速道路の無料化社会実験開始（平成23年6月19日まで）
	7 14 豪雨により北九州高速４号線で法面が崩落し通行止め（8月12日まで）	7 10 平成22年梅雨前線豪雨（16日まで）
	7 31 北九州高速回数通行券の利用終了	
	9 1 九州自動車道工事による車線規制により福岡高速渋滞（11月28日まで）	9 1 九州自動車道 向佐野橋（太宰府IC～筑紫野IC間）大規模リフレッシュ工事により車線規制（11月28日まで）
	10 1 福岡高速10億台達成	
	10 20 都市高速開通30周年（記念イベントを実施）	
	10 20 福岡高速 EV急速充電の社会実験開始（本社構内に設置）（平成24年10月31日まで）	
	12 1 北九州高速「１区間割引」社会実験開始（第２弾）（平成23年11月30日まで）	
	12 15 北九州高速 東田出入口接続	12 15 北九州市道東田前田２号線 東田出入口開通
2011年(平成23年)	2 20 福岡高速都市高ウォーク（野芥～福重）開催	
	2 26 福岡高速５号線 野芥～福重4.1km開通、西九州自動車道と接続	
	3 22 福岡高速野芥西料金所で簡易型自動収受機の運用を開始（平成26年4月まで）	
	3 31 節電対策として道路照明の消灯実施（平成26年1月10日まで）	3 11 東日本大震災発生
		3 12 九州新幹線 博多まで全線開業
	4 公社のアセットマネジメント「福北チャレンジ」本格始動	4 29 福岡外環状道路 全線開通
	10 15 北九州高速篠崎北、大里北料金所で簡易型自動収受機の運用を開始（平成26年4月まで）	10 7 黒崎バイパス 皇后崎オフランプ 開通
	10 25 阪神高速㈱と技術連携に関する基本協定を締結	
	12 28 事業継続計画（BCP）策定	
2012年(平成24年)	2 29 福岡高速 貝塚JCTの２車線化完成	
	3 15 本社・北九州事務所社屋の耐震工事完成	
	3 15 福岡・北九州高速３箇所にETCカード未挿入お知らせアンテナ設置	
	3 22 「福北チャレンジ推進委員会」の設置	3 30 黒崎バイパス 前田ランプ～皇后崎ランプ間開通
	6 都市高速ブランドロゴ使用開始	
	7 10 福岡高速償還期間を40年から47年に延長	
	7 10 福岡高速 老朽化・予防保全対策工事に着手	
	7 21 福岡高速 福重JCTの１-５号渡り線0.9km開通、環状線が完成	
	7 21 福岡高速の各路線の通称名を使用開始	
	9 1 北九州高速「チョイ乗り割引」社会実験開始（平成25年3月31日まで）	
	9 15 北九州高速２号線 若戸トンネルと接続	9 15 新若戸道路（若戸トンネル） 開通
	9 30 北九州高速５号線 黒崎バイパスと接続	9 30 黒崎バイパスと北九州市道東田前田２号線が接続
		12 2 中央自動車道笹子トンネル天井板落下事故発生

	公社の事項	道路関連事項
2013年（平成25年）	7 8 北九州高速（紫川精算事務所）の飲酒事案発生	4 1 国道202号二丈浜玉道路無料化
	10 21 「お客様の信頼向上に向けた第三者委員会」の設置	6 5 道路法改正（点検基準の法定化など）
	11 30 飲酒事案の料金収受会社を契約条項違反で解除	
	12 8 北九州高速（横代料金所）で収受員の死亡事故発生	
2014年（平成26年）	3 26 「お客様の信頼向上に向けた第三者委員会」最終報告	
	4 1 料金改定（消費税率８％）普通車 福岡高速620円 北九州高速510円	4 1 消費税率変更（８％）
	4 1 保全施設部を保全交通部に改称	
	4 4 「飲酒事案の再発防止策等を行うための取り組み方針」策定	
	4 28 公社の「基本理念」、「経営理念」及び「内部統制の基本方針」の制定	
	7 11 北九州高速 規制工事実施中の死亡事故発生	7 1 定期点検に関する省令施行 ５年に１回の点検義務付け
	8 利用拡大に向けた「北九州ワンダーランドマップポスター」の作成、配布	
	11 14 事業継続計画（BCP）に基づく初の初動対応訓練の実施	10 1 国道201号八木山バイパス無料化
2015年（平成27年）	3 17 都市計画道路自動車専用道路アイランドシティ線及び福岡空港関連の自動車専用道路に関する３者合意	
	4 12 福岡高速 逆走事故発生	5 17 博多港中央ふ頭クルーズセンター供用開始
	6 22 北九州高速１号線のモルタル剥落落下	
	6 28 北九州高速４号線付近のコンクリート片散乱を確認	
	7 27 基本計画に福岡高速６号線を追加	
	11 18 「お客様の信頼向上に向けた取り組みに関する検証委員会」による検証	
	12 4 福岡高速 福大トンネル火災図上訓練実施	
	12 16 北九州高速の飲酒事案に関する違約金請求事件 和解	
2016年（平成28年）	1 24 大雪により両高速とも通行止め（１月26日まで）	
	1 25 電子入札システムの運用開始	
	3 31 「インフラ長寿命化計画（行動計画）」策定	
	4 1 保全交通部を企画部に統合	
	4 14 16 熊本地震発生に伴う災害体制等の実施	4 14 16 熊本地震（前震）発生 熊本地震（本震）発生
		4 24 東九州自動車道 福岡県区間全線開通、北九州市から宮崎市まで結ばれる
	11 1 福岡高速６号線事業着手	5 1 伊勢志摩サミットエネルギー大臣会合が北九州市で開催（2日まで）
2017年（平成29年）	2 21 半道橋出口渋滞対策の実施	
	2 27 福岡高速粕屋線の最高速度が80km/hに変更、可変式速度規制標識の設置	
	3 1 福岡高速７箇所でETCカード未挿入お知らせアンテナ増設	
	4 1 新規固有職員、２ケタ採用（4月1日、7月1日）	
	5 23 東浜渋滞対策工事の実施	
	7 10 福岡高速６号線工事着手	
	7 12 北九州高速が累計通行台数10億台達成	
	10 27 天皇皇后両陛下が福岡・北九州高速をご利用（10月27日、10月30日）	10 29 全国豊かな海づくり大会が宗像市で開催
	12 13 事業継続計画（BCP）の全面的な改定	
2018年（平成30年）	3 1 公社のLINE@を開始	
	6 22 首都高速道路㈱と「高速道路の維持管理等に係る相互協力に関する基本協定」を締結	
	7 6 平成30年7月豪雨により北九州高速４号線が被災し通行止め（7月14日まで）	7 6 平成30年7月豪雨（14日まで）
	9 25 皇太子同妃両殿下が福岡高速をご利用（9月25日、26日）	9 25 世界社会科学フォーラムが福岡市で開催（28日まで）
	11 7 北九州高速４号線の災害復旧事業で国土交通省の補助金が内定	
	12 1 若戸料金所の合併料金収受終了	12 1 若戸大橋と若戸トンネルが無料化

	公社の事項	道路関連事項
2019年（平成31年）	3 8 福岡西料金所ETCレーン増設	
	3 14 「北九州高速道路の大規模修繕等に関する技術検討委員会」より提言	
（令和元年）	6 8 G20会議に福岡高速が移動路として貢献（9日まで）	6 8 G20大阪サミット財務大臣・中央銀行総裁会議が福岡市で開催（9日まで）
	6 19 ３団体と「災害応急支援業務に関する協定」を締結	
	9 1 北九州高速の交通管理用無線がアナログからデジタルへ移行	
	10 1 料金改定（消費税率10％）普通車 福岡高速630円 北九州高速520円	10 1 消費税率変更（10％）
	12 27 平成30年7月豪雨災害による北九州高速４号線の終日車線規制がすべて解除	
2020年（令和2年）	2 1 新技術活用促進制度を導入	
	2 20 公社内に「新型コロナウイルス感染症対策本部」設置、予防対策開始	1 30 国、福岡県がそれぞれ「新型コロナウイルス感染症対策本部」設置
	2 28 時差出勤の取り組み開始	
	3 11 北九州高速４号線の低濃度PCB廃棄物の処理がすべて完了	
	3 16 北九州高速で逆走死亡事故発生 福岡・北九州両高速出口の対策に着手	
	3 31 平成30年7月豪雨災害で被災した北九州高速４号線の復旧工事完了	
	4 9 在宅勤務等の取り組み開始	4 7 初の新型コロナウイルス感染症緊急事態宣言
	6 10 福岡・北九州両高速で錆片落下による車両損害事故が発生（6月10日、7月5日、7月28日）、対策に着手	
	7 7 大雨による関門橋通行止めにより北九州高速４号線で長時間の渋滞発生	
	9 1 福岡高速６号線の通称名「アイランドシティ線」に決定	
	9 3 台風９号による北九州高速の案内標識柱倒壊	
2021年（令和3年）	1 1 勤怠管理システムの導入	
	1 7 福岡・北九州高速 雪による通行止め（1月10日まで）	
	1 29 公社キャッチコピー決定	
	3 1 在宅勤務、時差出勤を正式に制度化	
	3 27 福岡高速６号線（アイランドシティ線）香椎浜JCT～アイランドシティ間2.5km 開通	
	3 31 福岡・北九州高速 回数通行券払い戻し終了	
	4 9 福岡・北九州高速 出口逆走対策完了	
	7 14 福岡高速３号線（空港線）延伸事業着手	
	8 5 「新技術活用促進制度」公社データベースへの初登録	
	10 1 「工事における余裕期間制度」を導入	10 18 世界体操・新体操選手権が北九州市で開催（31日まで）
	11 1 公社設立50周年（7～10月に記念イベントを実施）	
	12 7 福岡県警察本部交通部長より初の感謝状受領（交通安全への貢献）	
2022年（令和4年）	3 28 北九州高速償還期間を50年から60年に延長	3 22 北九州市が戸畑枝光線の有料化手続き方針を表明
	3 31 「インフラ長寿命化計画（行動計画）」改訂	
	4 1 北九州高速１～３号線大規模修繕事業着手	

あ と が き

令和3年(2021年)11月、当公社は設立50周年を迎えました。

「福岡北九州高速道路公社50年史」は、公社設立50周年記念事業の１つとして刊行するものであります。

当公社では、これまでも10年毎の区切りに年史を刊行してまいりましたが、設立から50年という大きな節目に当たることから、40年史以降の10年間に重点を置きながら、設立から40年までの代表的な出来事などについても、過去の年史も踏まえて掲載することとしました。

編纂にあたっては、「公社設立50周年事業実行委員会」の下に「記念冊子部会」及び固有職員からなる「記念冊子ワーキンググループ」を設置するとともに、部所長などによる「50年史編集会議」を開催し、連携して全体構成やコラムの事項などの企画立案、各担当部署への原稿執筆のお願い、原稿内容のチェック・整理などを行いました。

通常業務に加え、コロナ禍の中での編纂作業には多くの苦労があったと思いますが、企画等の面で御尽力いただいた関係各位並びに執筆の労をとっていただいた皆様方に心より感謝を申し上げます。

この50年史が皆様方に当公社の事業を広く御理解いただく上で、また、今後の当公社の事業運営にあたっての一助になりますれば、関係者一同、この上ない喜びであります。

令和４年３月

公社設立50周年事業実行委員会
記念冊子部会長　古閑　雅博

本編執筆者(50音順)

青野　守	秋吉　大輔	有吉　祐一	稲田　善宣	上野　夏雄	宇野　勝彦
榮德　道斗	大賀菜々美	大神　美穂	大久保邦将	岡住　一夫	香川　祥大
勝島　龍郎	勝原　信治	金丸　優里	神村　豪	久保　浩二	五所　直樹
式　哲央	重丸　美里	下坂　智之	白石　元紀	白水　敬治	新谷　友佳
角　慶一郎	武市　知大	武本　彩	谷口　勝彦	辻郷　昌枝	坪田夏野登
徳山　裕也	中俣　久也	仁木　裕士	西　真由子	萩尾　淳一	橋本　光弘
原　栄二	深田　貴広	福井　敦郎	本田亜由美	前田章太郎	前田　弘幸
松尾佳名子	松田友里恵	三島　啓吾	三町　智彦	三山　清浩	向原　彬宥
森實　孝道	山下　大樹	山下　靖裕	吉田　大祐	和崎　弘明	

コラム執筆者(掲載順)

福井　敦郎	中村　慎也	下坂　智之	藤田　敏夫	稲田　善宣	橋本　光弘
白石　元紀	秋吉　大輔	白水　敬治	神村　豪	岡本　和樹	平山　直人
松田友里恵	式　哲央	武市　知大	池田　真平	野田　幹雄	西　真由子
添田　善嗣	三島　啓吾				

公社設立50周年記念事業　実施体制

実行委員会

理事長	喜安　和秀	総務部長	古閑　雅博
副理事長	森田　欣明	企画部長	小山　健一
総務・営業等担当理事	坂本　正文	営業部長	勝原　信治
福岡担当理事	南里　隆幸	福岡事務所長	前田　利家
北九州担当理事	原口　紳一	北九州事務所長	柴田　英博

50年史編集会議

総務部長(記念冊子部会長)	古閑　雅博
営業部長	勝原　信治
企画部長	小山　健一
福岡事務所長	前田　利家
北九州事務所長	柴田　英博
北九州事務所常任調査役(記念冊子部会)	田代　満
総務部調査役(記念冊子部会)	重丸　美里
北九州事務所管理課長(記念冊子部会)	深田　貴広

事務局

総務課長	中俣　久也
総務課総務係長	新谷　友佳
総務課総務係主任	吉岡　勇樹

記念冊子部会

総務部長(部会長)	古閑　雅博
北九州事務所常任調査役	田代　満
総務部調査役	重丸　美里
北九州事務所管理課長	深田　貴広

記念冊子ワーキンググループ

金丸　優里　久保　浩二　徳山　裕也
二村　大輔　平山　直人　福井　敦郎
松尾佳名子　吉岡　勇樹

実施事業

◇50年史刊行
◇50周年記念パンフレット作成

広報部会

営業部長(部会長)	勝原　信治
営業部営業課長	辻郷　昌枝
福岡事務所保全課長	青野　守

広報ワーキンググループ

池松　義雄　大神　美穂　岡　啓明
渋田　一輝　高倉　啓允　坪田夏野登
西　真由子　本田亜由美　前田章太郎

実施事業

◇50周年記念特設サイト開設・
　ラジオ・LINEによる広報
◇キャッチコピー制作
◇記念グッズ製作

イベント部会

企画部長(部会長)	小山　健一
総務課長	中俣　久也
企画部調査役	下川　清亮
企画部調査役	野田　幹雄
監査室長	岡住　一夫

イベントワーキンググループ・スタッフ

WG長　山下　靖裕
秋吉　大輔　阿南　猛　池田　真平
井浪　聡子　宇野　勝彦　江渕　秀実
大賀菜々美　大久保邦将　緒方　一真
岡本　和樹　小川　和紀　甲斐田小百合
香川　祥大　神崎　和博　神村　豪
桐畑　紀隆　式　哲央　清水　俊彦
霜出　弘人　白石　元紀　杉野　友紀
角　慶一郎　髙倉　和也　高橋　実宏
武市　知大　千々和辰訓　中村　慎也
名島眞樹子　沼野　猛　福島　宏美
藤高　美紀　松田友里恵　三島　啓吾
山田　悠斗

実施事業

◇トシコーフォトコンテスト
◇都市高速(トシコー)潜入撮影会!!
◇都市高速(トシコー)マイスターになろう
　～橋のお医者さんって何するの？～

ワーキンググループは50音順

所属は令和4年3月31日現在

福岡北九州高速道路公社50年史

令和４年６月　発行

編集／福岡北九州高速道路公社50年史編集会議・記念冊子部会
発行／福岡北九州高速道路公社
〒812-0055 福岡市東区東浜二丁目７番53号
TEL 092-631-3282　FAX 092-631-3287
URL：https://www.fk-tosikou.or.jp

印刷／株式会社ゼンリンプリンテックス

本書の無断複写・無断転載を禁じます。
2022 Printed in Japan