

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、計画立案に当たった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

(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

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。

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。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。

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、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(株)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必要であることから、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ると、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。

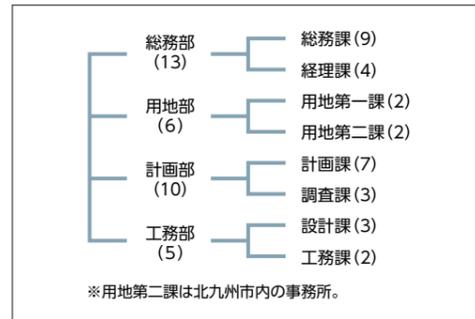


図1-3-1 昭和46年11月1日の組織と人員 (合計34名)

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。

(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

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た。

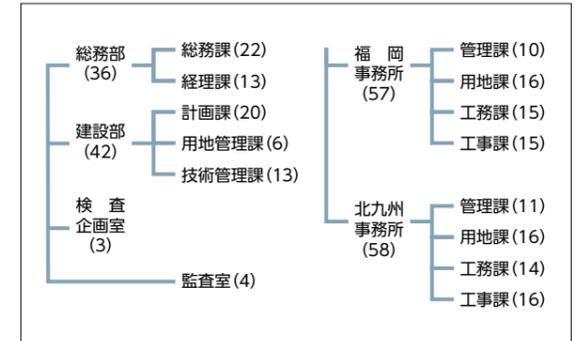


図1-3-2 昭和53年8月30日の組織と人員 (合計200名)

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、法人設立の時間も無く、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。

(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

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。

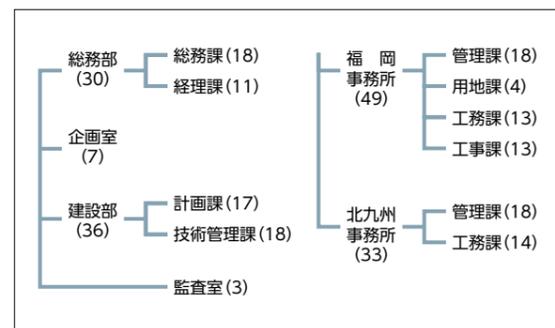


図1-3-3 平成2年10月1日の組織と人員
(合計161名(うち出向3名))

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

(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、ポ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

(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(株)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

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。

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。

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。

会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。

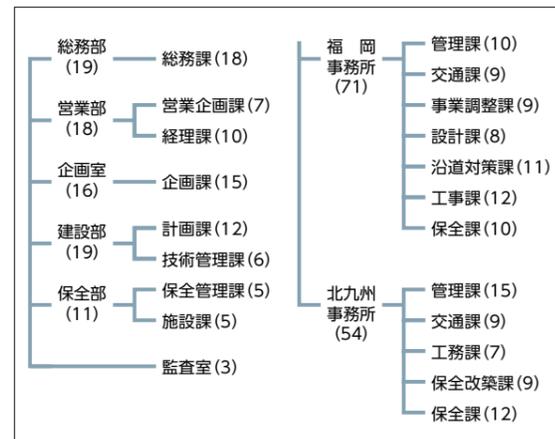


図1-3-4 平成16年度の組織と人員(合計211名)

(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。

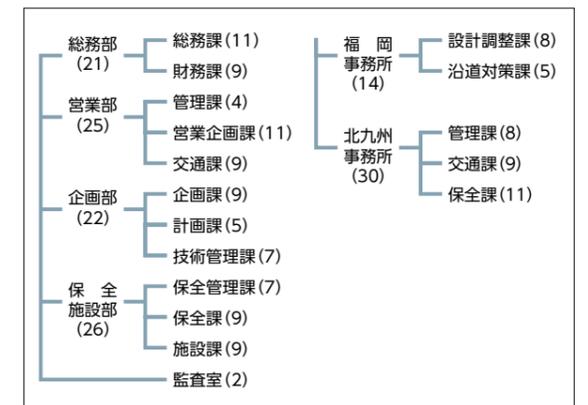


図1-3-5 平成25年度の組織と人員(合計140名)

(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

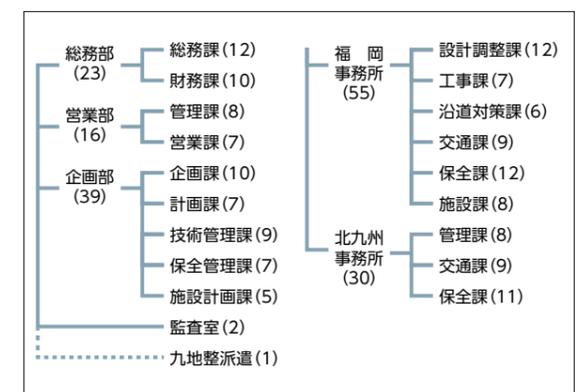


図1-3-6 平成29年度の組織と人員(合計166名)

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、設立団体は当会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

(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号線は会社での用地取得はなかったが、3号線(空港線)延伸事業は新たに会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

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。

応や会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。

会社としては、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。

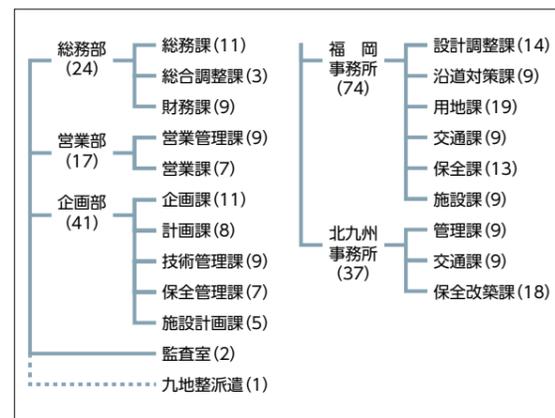


図1-3-7 令和4年度の組織と人員(合計196名)

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月に会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、当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会社を確認できるものではありません。

(2) 北九州事務所

会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)