

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

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。

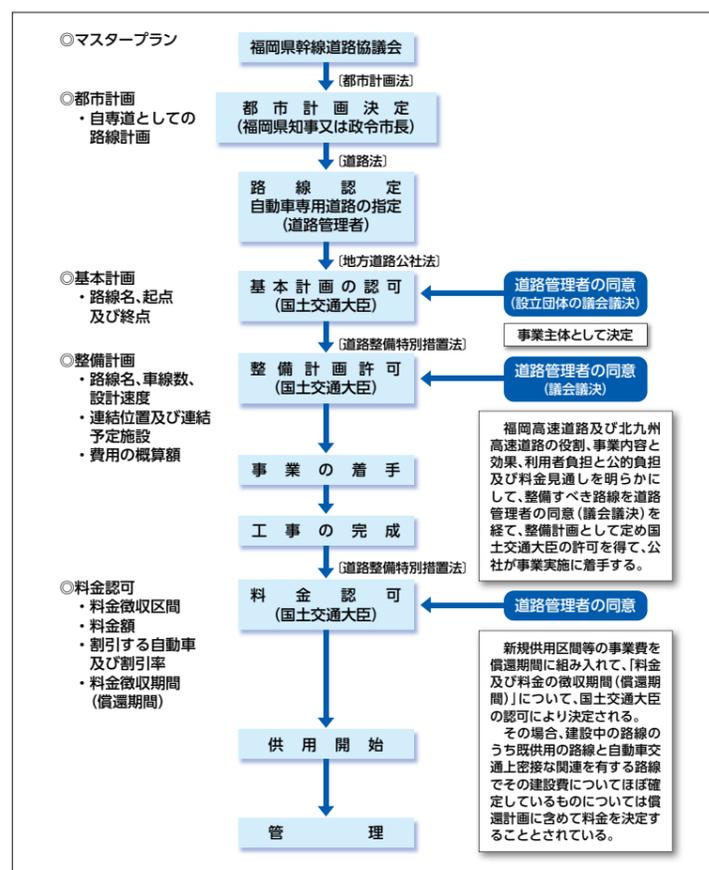


図2-1-1 計画策定及び料金決定手続きフロー(指定都市高速道路)

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)年から街路高効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。

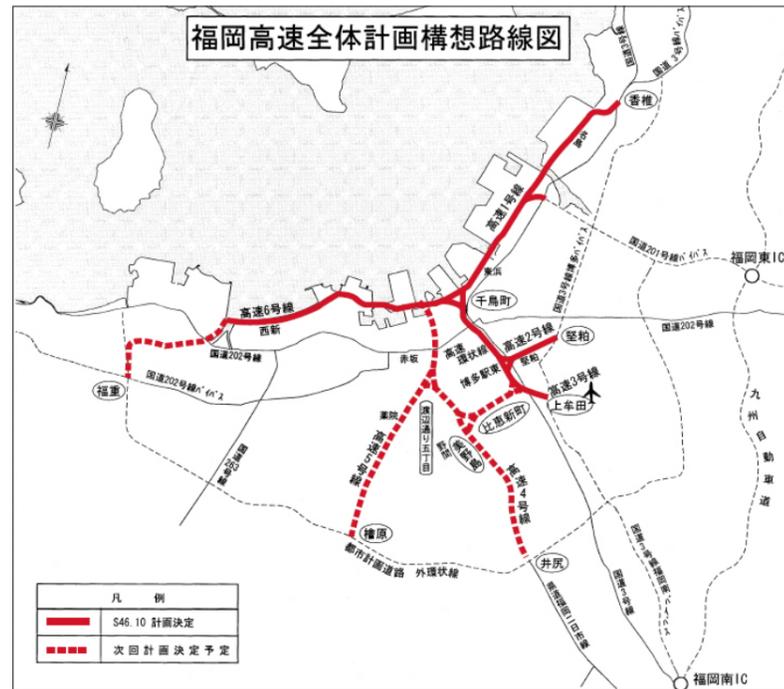


図2-2-1 福岡高速全体計画構想路線図 (旧計画)

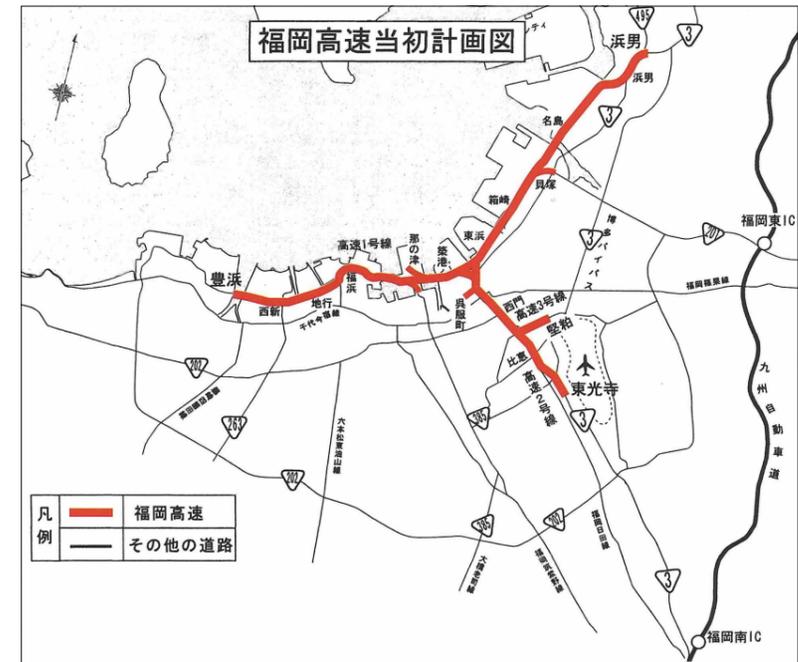


図2-2-2 福岡高速当初計画図 (昭和46年10月30日決定計画)

## (2) 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。

### 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号線の延長は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



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、若戸大橋を經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。

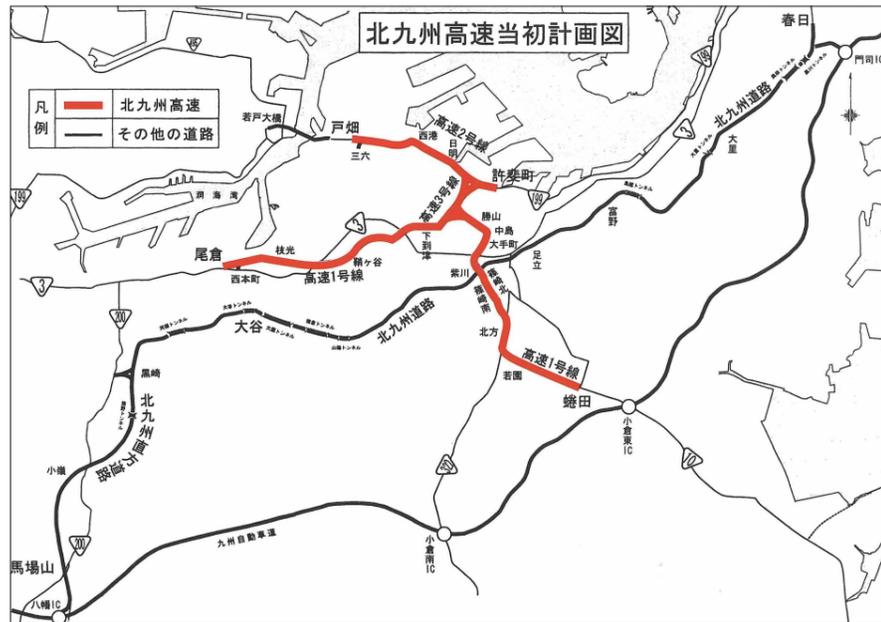


図2-2-4 北九州高速当初計画図(昭和46年10月30日決定計画)

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19.9kmのうち13.8km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の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

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」

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号線下道津から西本町間は、「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、都市計画で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。

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号線は下道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。

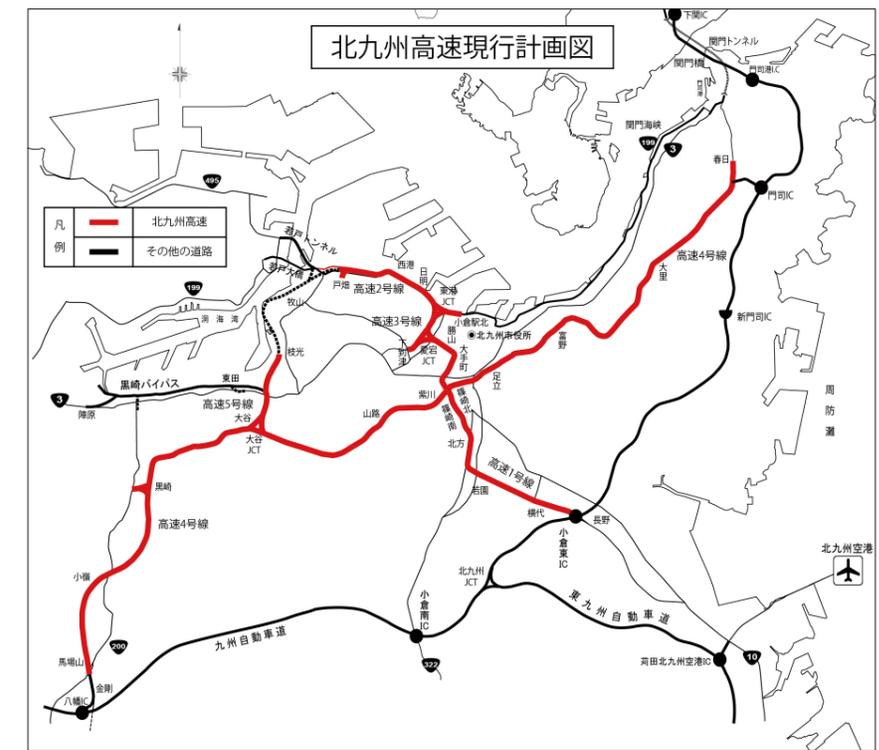


図2-2-5 北九州高速現行計画図(平成22年12月22日決定計画)

# 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。

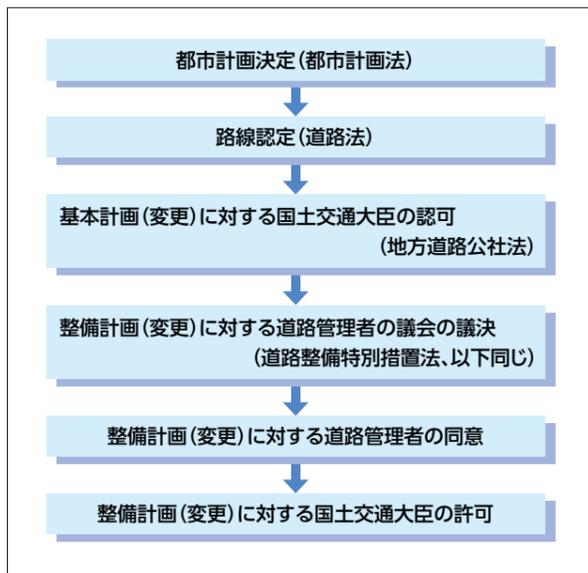


図2-3-1 整備計画許可までの主な手続き

## 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。

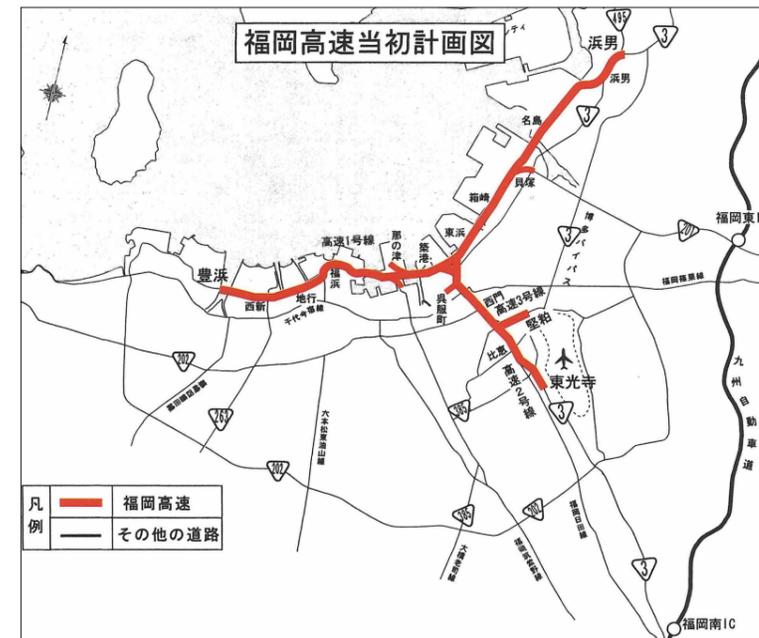


図2-3-2 福岡高速当初計画図(昭和47年3月15日許可計画)

### (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

### 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

### 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

### 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

### 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。

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。

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。

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。

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。

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

### 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

### 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

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。

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。

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(先行破碎)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。



## 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号曾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、これらに必要な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、これらに必要な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。

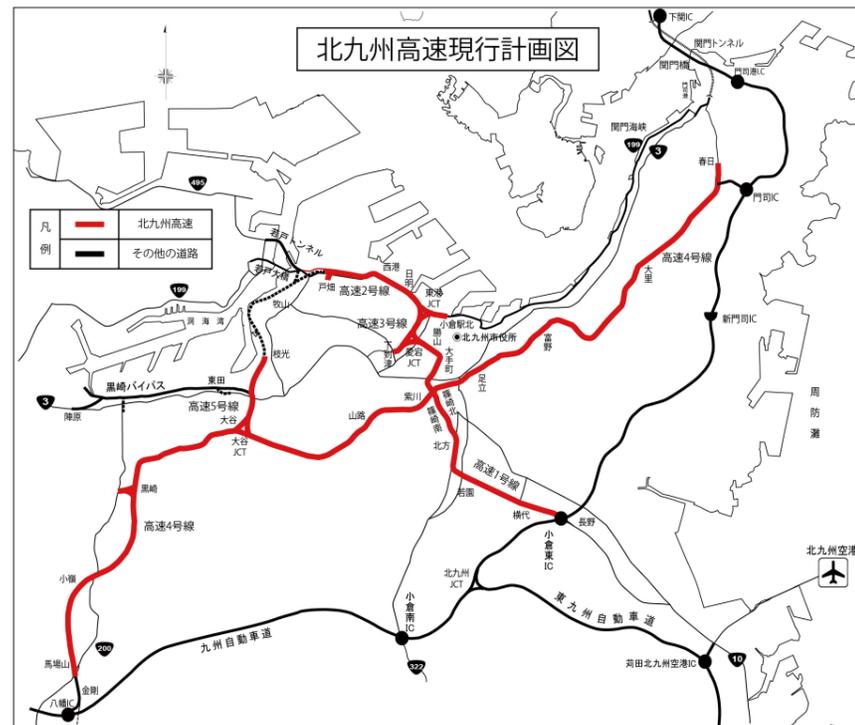


図2-3-5 北九州高速現行計画図(平成22年2月25日変更許可計画)