

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^{ひあがり}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^{そじょう}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

(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^{いもじ}鑄物師町線、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

(4) 工事の概要

昭和48(1973)年1月に鑄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

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プラが配られ、事業説明会は騒然、紛糾し、收拾がつかなくなり、説明会としての体をなさなかつたものであった。

しかし、移転対象者と同地区に残る者とは、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。

で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。

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。

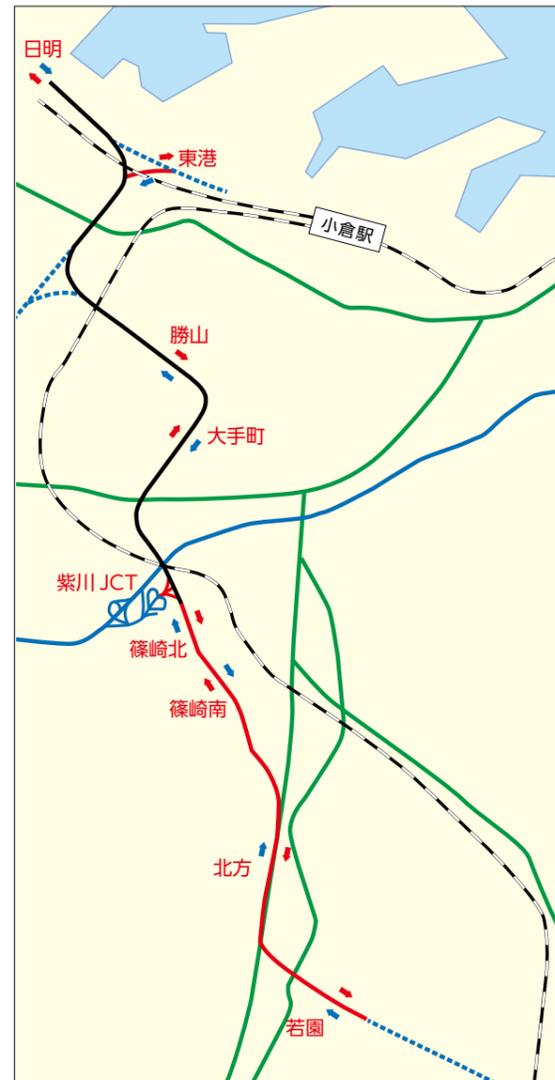


図4-1-2 路線概略図

(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勞の連続であった。

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、

(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

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(曾根楓田線)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。



写真4-1-2 モノレールと併走する1号線 北方付近

(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。

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0.5km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)。

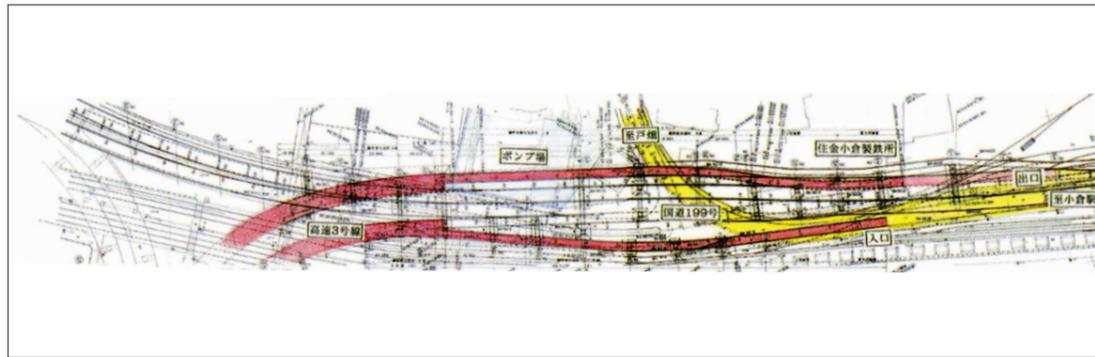


図4-1-3 東港暫定出入口

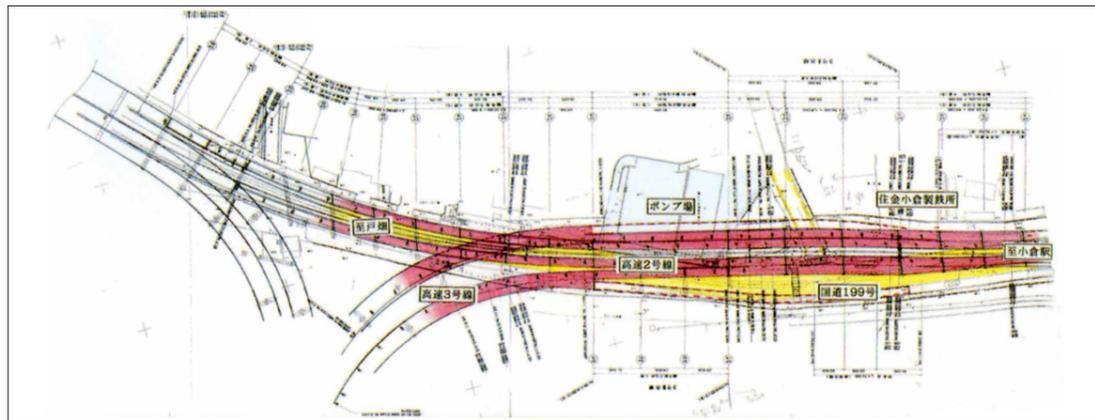


図4-1-4 現東港JCT部

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号曾根バイパスに取り付き、延長2.0kmの区間である(図4-1-5)。並行して、

国道10号、市道曾根槻田線があるが、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はほぼ完成し、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曾根・苅田町・行橋市方面への道路は、国道10号と市道曾根槻田線しかなく、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の説明し、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、起点を小倉区大字蛭田(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津以西の路線が削除され、下津が1号線の終点となった。なお、削除した区間のうち下津から国道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鑄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

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、

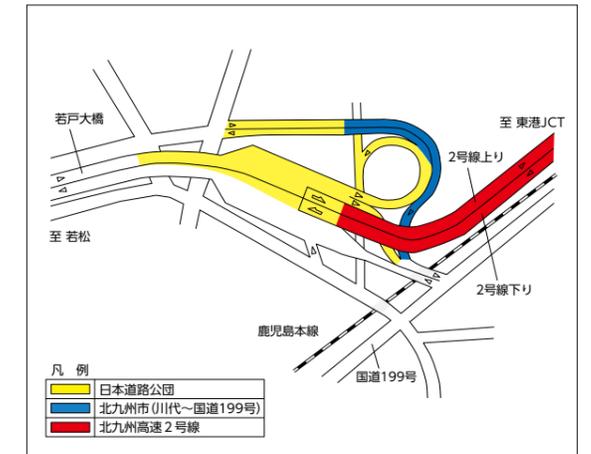


図4-1-8 若戸大橋接続の概略図

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」)を公団が買い取り、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。

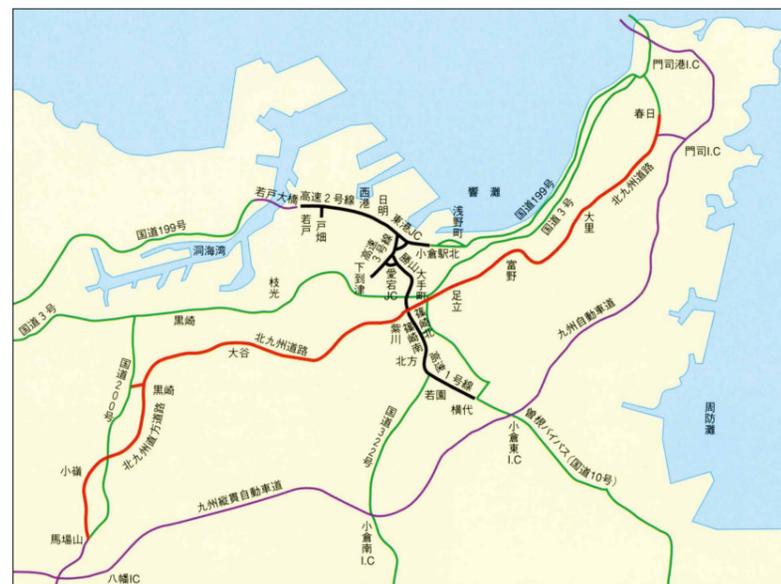


図4-2-1 路線概略図(赤色を4号線として一体化)

(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、「条件を整えば、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、料金所並びに料金收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、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を重ねられた。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 さんじ 山路出入口の新設(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紫川～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、切土部は碎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碎、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。

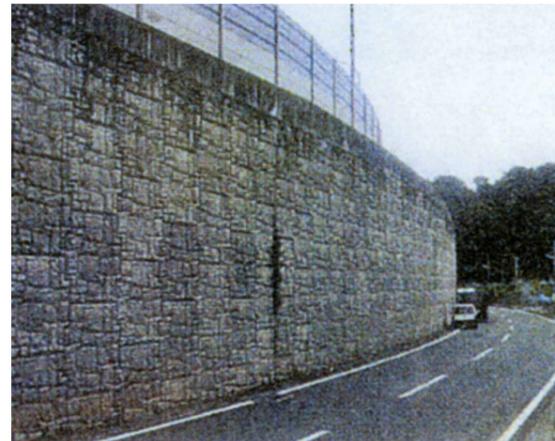


写真4-2-1 テールアルメ工法による概壁

3 紫川JCTの改良

北九州高速の紫川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、この約半数が紫川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、紫川出口において、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)。

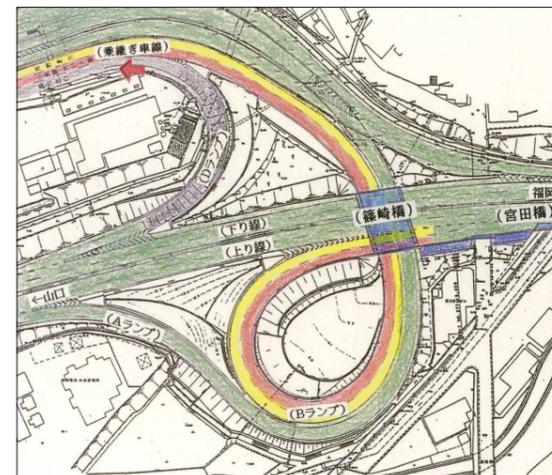


図4-2-2 紫川JCTの概略図

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栈橋を設置し、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号曾根バイパスに接続していた。しかし、曾根バイパスは、大分方面から苅田、行橋の交通を集め約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号曾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号曾根バイパスは、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

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

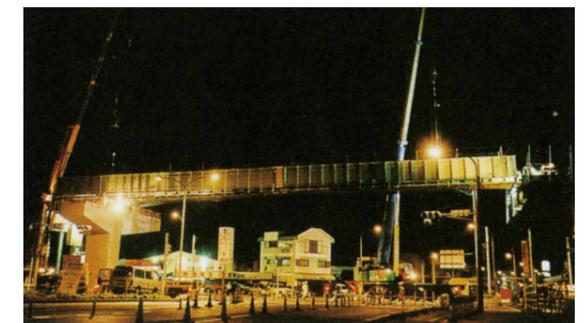


写真4-3-1 横代交差点架設工事

供用した。これにより、国道10号曾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。

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。

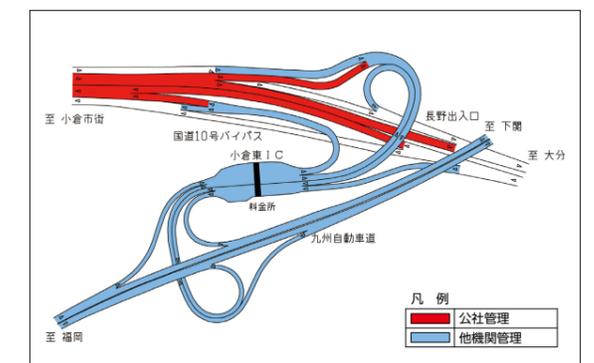


図4-3-2 小倉東IC接続の概略図

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～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

(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

(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

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。

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、駐車場占有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。

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。

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視委員会」(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、工場で作成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を用い

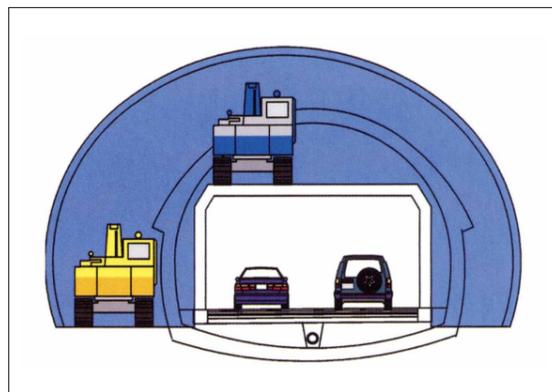


図4-4-2 プロテクターとトンネル掘削のイメージ

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。

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。

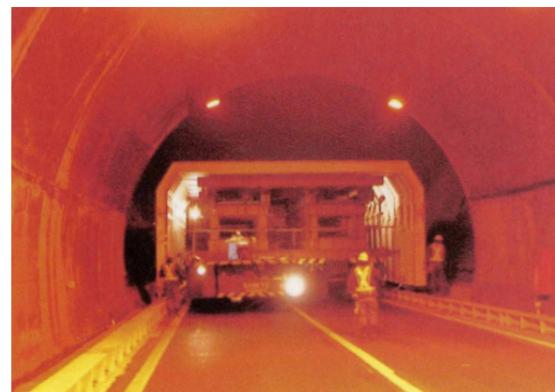


写真4-4-1 プロテクターの搬入

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。

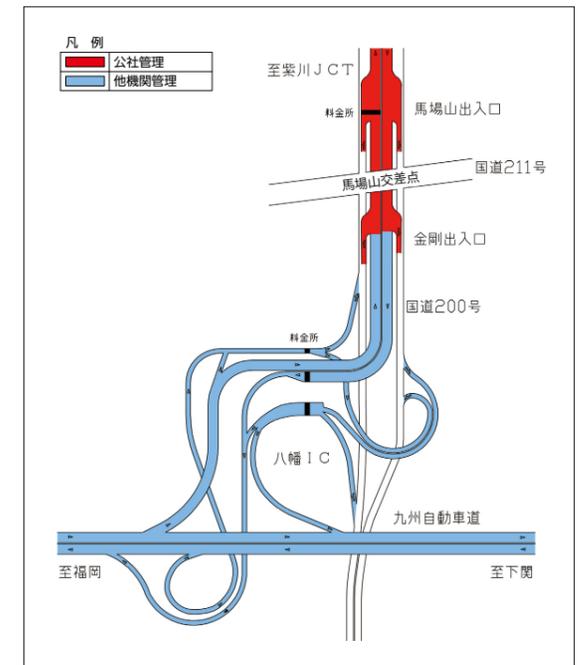


図4-5-1 金剛出入口の概略図

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。

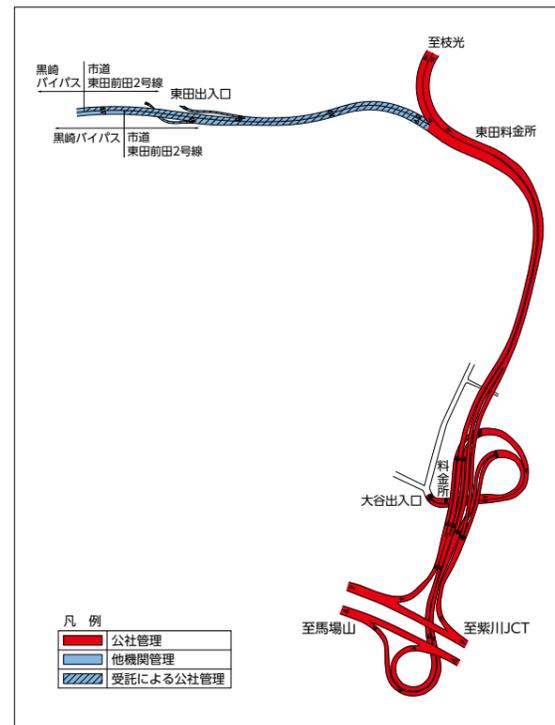


図4-5-2 黒崎バイパス接続と東田出入口の概略図

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。

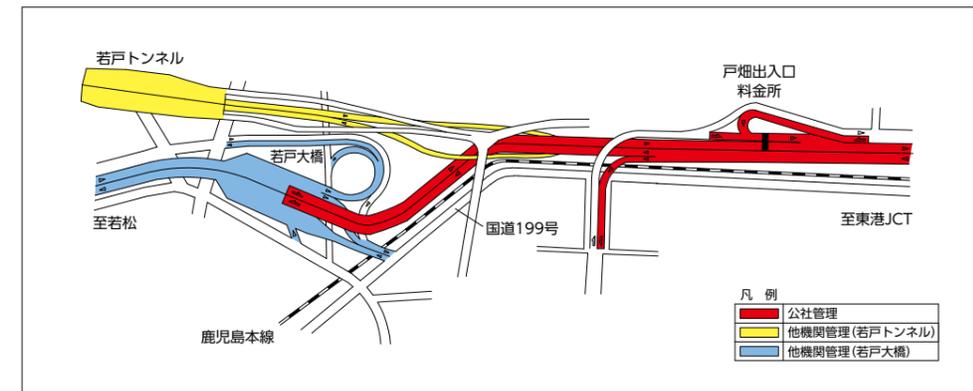


図4-5-3 若戸トンネル接続の概略図