

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。

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)に必要な応じて、料金に関する基本的事項について調査し、審議している。

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

(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ではなく、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、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。

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。

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

(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、

(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

(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

(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

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。

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。

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。

受けた。

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、

(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

(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

(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。

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

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136億円のコスト削減などを行った。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。

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。

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。

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。

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(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～下道津間を供用した。料金は据え置き(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、有料道路の通行料に消費税3%が導入された。また、平成2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

(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、有料道路の通行料に適用される消費税が3%から5%に改正

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ヵ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。

された。料金は据え置き(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、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ヵ月に変更された。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

後と比較すると、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ャ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

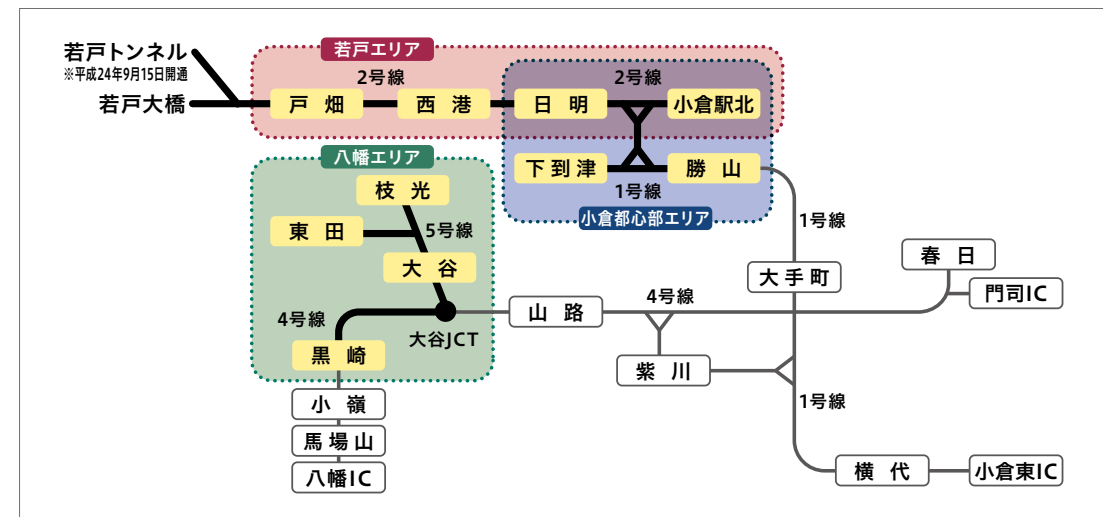


図6-1-1 チョイ乗り割引の実施エリア

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(小倉郡心部・八幡・若戸)	
	交通量(%)	収支(%)
チョイ乗り割引	82.0	▲29.7

加したが、収支については29.7%の減収となった(表6-1-3)。

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。

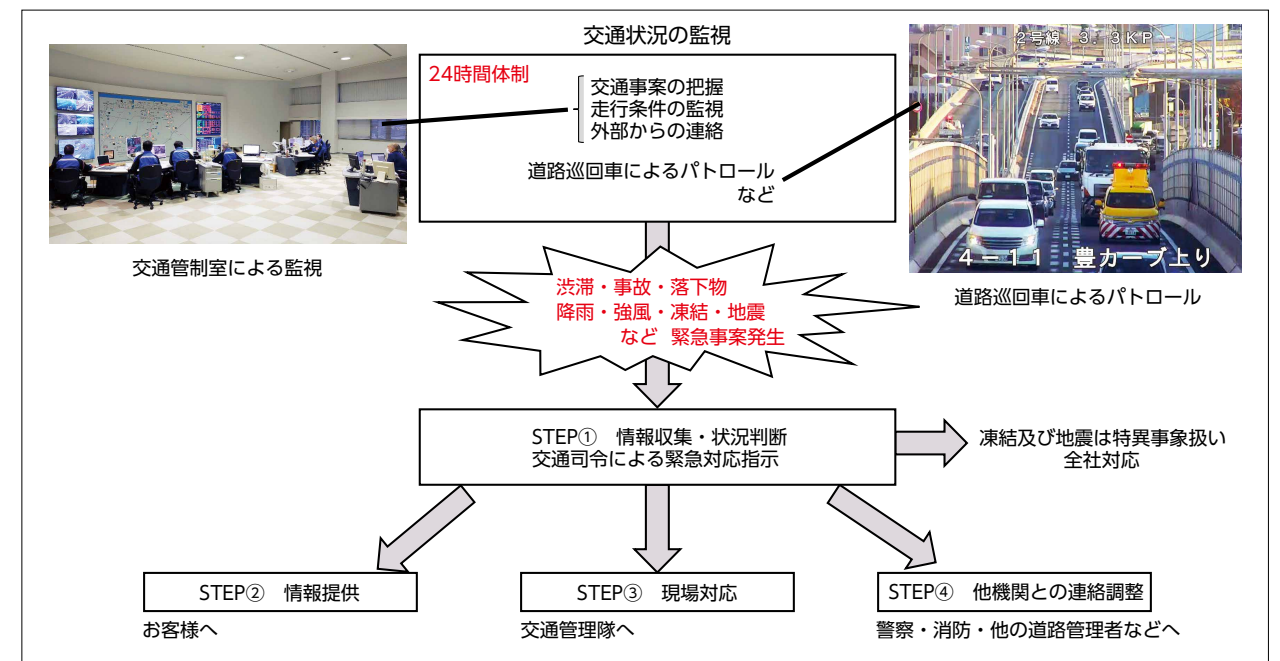


図6-2-1 交通管理管制業務の流れ

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故の把握(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

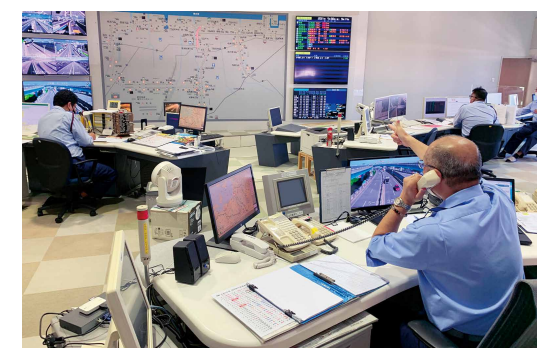


写真6-2-2 交通司令の指示

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

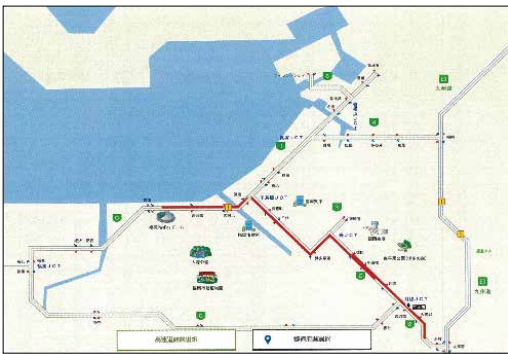


図6-2-2 日本道路交通情報センターホームページ

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
故障事件数	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进行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ホンなどを通じて、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

神村 豪

コラム
column

◇ 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。



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)

◇ 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。



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ことと安堵しています。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。

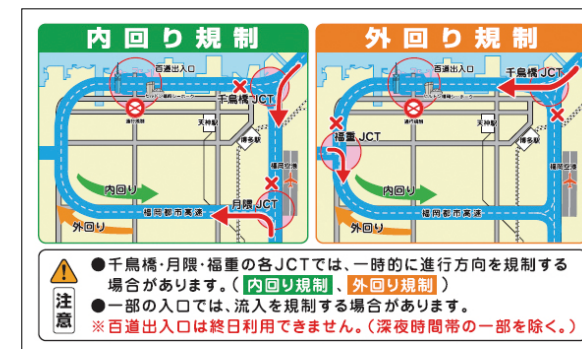


図-1 交通規制図

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>)



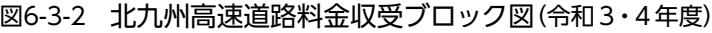
写真-1 閣僚集合写真

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。

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



(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。



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(株)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

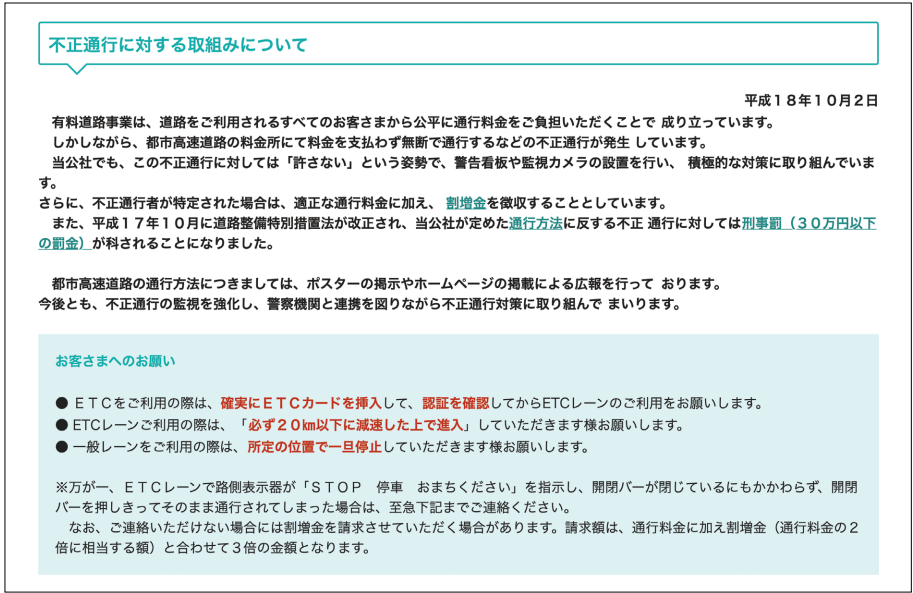


図6-3-3 公社ホームページにおける周知

(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)。

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。



写真6-3-4 自動料金収受機(堤西料金所)

福岡高速ETCカード未挿入お知らせアンテナ増設

平山 直人

コラム
column

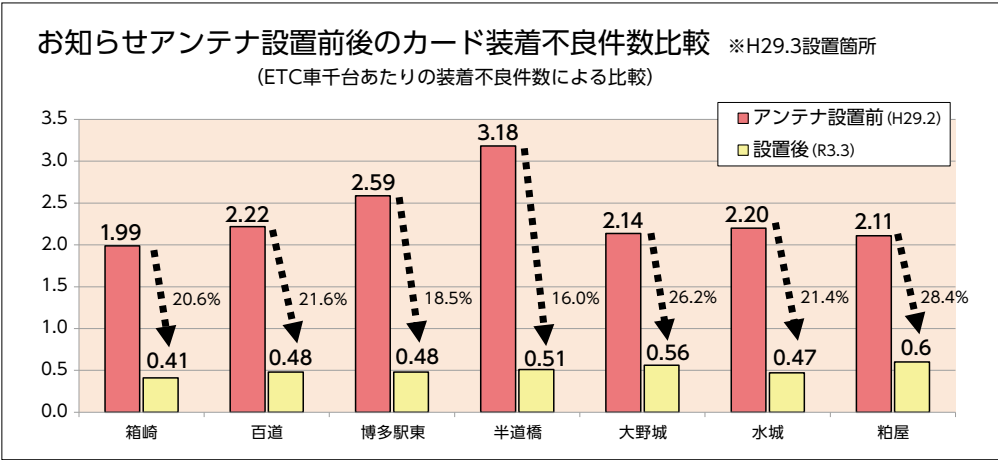
ETCの導入と普及に伴い、ETCカードの挿し忘れや挿し込み不足による料金所での停止や発進制御機バー(料金収受が正常に行われると開くバー)への接触事故が発生しています。この場合、当該車両はそのまま停車の願いをし、後続車も数分程度お待ちする状態となります。これを未然に防ぐため、ETC料金所手前において車載器にETCカードが正しく挿入されているかどうか確認し、正しく挿入されていない場合に、お客様の車載器にETCレーンを利用できない旨を事前に通知するのが「ETCカード未挿入お知らせアンテナ(お知らせアンテナ)」です。

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

松田 友里恵

コラム
column

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。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条に列举されているが、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。

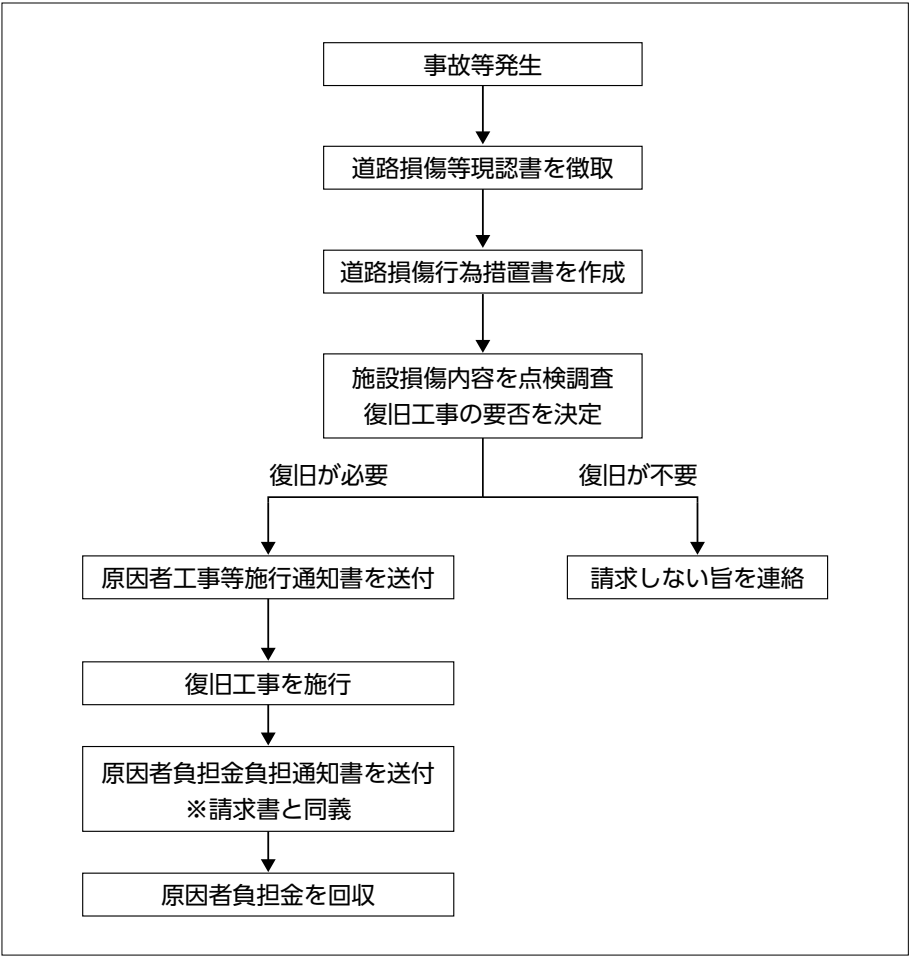


図6-4-1 原因者負担金の全体の流れ

(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	25 t 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	

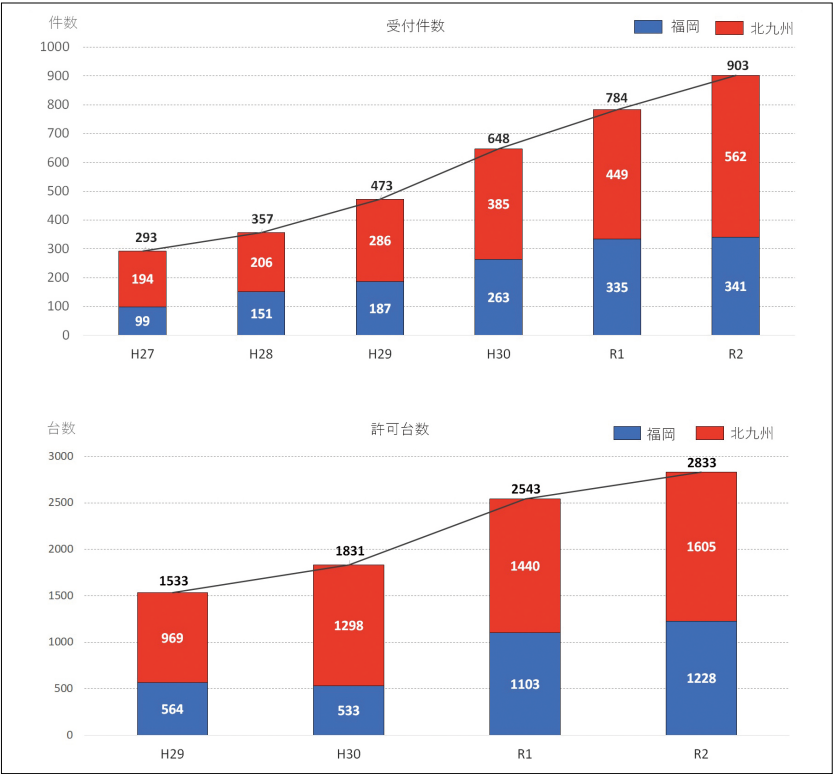


図6-4-2 会社における特殊車両通行許可申請の受付件数及び許可台数

(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。

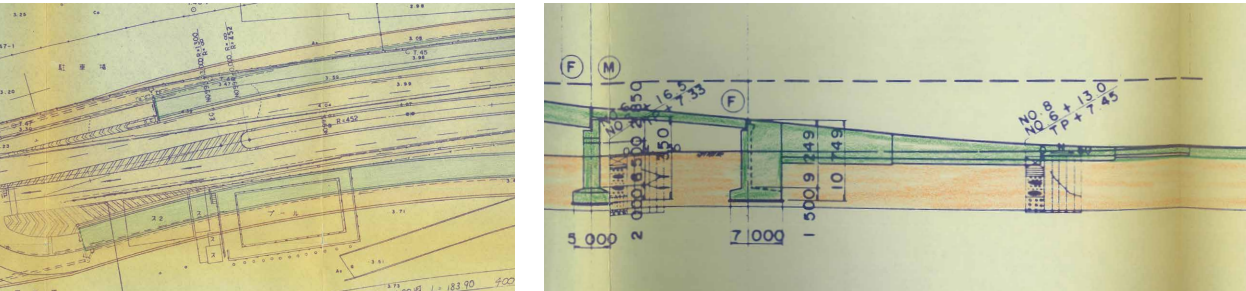


写真6-4-1 管理協定図の例(緑が公社管理範囲、オレンジが一般道側管理範囲)

(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



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)

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6-4-3 北九州高速愛宕JCT(右(下道津)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有することによって設置されているが(写真6-4-4、5)、高架下用地の占有

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、占有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有を許可している。道路管理者、占有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

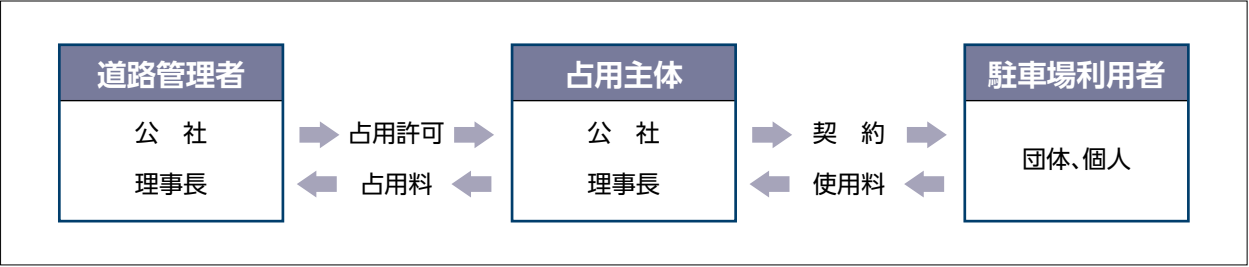


図6-4-3 駐車場の占有形態

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有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有料を支払い、その占有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(うち占有料・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