



福岡北九州高速道路公社

IR説明資料

令和7年11月

Fukuoka



Kitakyushu



第1部 概要・取り組み

1. 概要	
■ 福岡北九州高速道路公社とは	5
■ 設立団体及び国との関係	6
■ 有料道路の事業主体と種類	7
■ 福岡・北九州高速道路ネットワーク	8
■ 供用延長・通行台数・料金収入の推移(全体)	9
■ 整備計画及び料金認可	10
2. 取り組み	
■ SDGsの達成に貢献する福岡北九州高速道路公社の取り組み	11
■ 福岡高速3号線(空港線)延伸	12
■ 北九州高速5号線延伸(戸畑枝光線)	13
■ 老朽化・予防保全対策事業の推進(福岡高速)	15
■ 大規模修繕事業の推進(北九州高速)	16
■ 耐震補強事業の推進(北九州高速)	17
■ 事故対策・逆走対策の推進(福岡高速/北九州高速)	18
■ 防災・強靱化対策の推進、災害対応力の強化	19
■ カーボンニュートラル実現に貢献	20

第2部 財務状況・資金調達

1. 財務状況	
■ 会計処理の特徴	22
■ 償還準備金積立方式のしくみ	23
■ 令和6年度損益計算書の概要	24
■ 収支状況(令和6年度決算:損益計算書〔道路部門〕)	25
■ 令和6年度貸借対照表の概要	26
■ 財務状況(令和6年度決算:貸借対照表)	27
■ 償還準備金繰入の推移	28
■ 償還率の推移(令和元年度～令和6年度)	29
2. 資金調達	
■ 資金調達の概要	30
■ 福岡北九州高速道路債券(金商法上の取扱い/BISリスクウェイト)	31
■ 福岡北九州高速道路債券(債務保証)	32
■ 令和7年度の債券発行	33
3. 参考資料	
■ 通行台数・料金収入の推移	35
■ 収支状況の推移(令和元年度～令和6年度)	36
■ キャッシュ・フロー計算書	37
■ 債務残高の推移	38
■ 高速道路建設事業費の推移	39
■ 出資金	40
■ 令和7年度収入支出予算(事業別)	41
■ 償還計画図	42
■ 路線図	43
■ 公社50年のあゆみ	45
■ お問い合わせ先	46

第1部

概要・取り組み

福岡北九州高速道路公社とは

福岡北九州高速道路公社とは

- 地方道路公社法に基づき福岡県、福岡市、北九州市により設立された特別法人（昭和46年11月1日設立）
- 福岡・北九州高速道路は、福岡都市圏及び北九州都市圏の交通体系の根幹となるネットワークを形成する指定都市高速道路

主な業務

- 指定都市高速道路の新設、改築、維持管理
- 高速道路と密接な関連のある道路の建設、管理
- 高架下施設の管理

公社の解散

- 業務の完了後、国土交通大臣の認可・設立団体の同意・議会の議決をもって、解散となります（地方道路公社法第34条）
※借入金残高がある場合は、債権者の同意が必要となります

設立団体及び国との関係

地方道路公社法の定めにより、運営上重要な事項については、
福岡県・福岡市・北九州市及び国の承認等並びに財政的支援 を受け事業を遂行

地方道路公社法に基づく主な認可、承認	認可者・任命者等
定款及び業務方法書の認可(第5条、第9条、第22条)	国土交通大臣
役員の任命(第13条)	福岡県知事・福岡市長・北九州市長
予算、事業計画及び資金計画(第24条)	福岡県知事・福岡市長・北九州市長
財務諸表の提出(第26条)	福岡県知事・福岡市長・北九州市長
給与、退職手当の支給基準の承認(第32条)	福岡県知事・福岡市長・北九州市長
報告及び検査(第38条)	国土交通大臣又は福岡県知事・福岡市長・北九州市長
監督命令(第39条)	国土交通大臣又は福岡県知事・福岡市長・北九州市長
道路整備特別措置法に基づく許可、認可	許可者・認可者
整備計画に関する許可(第12条 第1項)	国土交通大臣
料金及び料金徴収期間の認可(第13条 第1項)	国土交通大臣

有料道路の事業主体と種類

事業主体

東日本高速道路株式会社
中日本高速道路株式会社
西日本高速道路株式会社

首都高速道路株式会社
阪神高速道路株式会社

指定都市高速道路公社
(福岡北九州、名古屋、広島)

本州四国連絡高速道路株式会社

地方道路公社

地方公共団体

有料道路の種類

高速自動車国道

一般有料道路
(一般国道、都道府県道、指定市道)

都市高速道路

都市高速道路

本州四国連絡道路
(一般国道)

一般有料道路
(一般国道、都道府県道、市町村道)

一般有料道路
(都道府県道、市町村道)

福岡・北九州高速道路ネットワーク



九州の有料道路の総延長
1,263.7km

都市高速総延長 **111.5km**
の占める割合は、**約8.8%**

九州の有料道路の利用台数
約114万台/日

都市高速の利用台数
約28万台/日

九州の有料道路利用台数の
約24%が
福岡北九州高速の利用者

注) 九州の有料道路とは、NEXCO管理道路と、公社管理道路を指します。

令和7年3月末現在

供用延長・通行台数・料金収入の推移(全体)

令和6年度

平均通行台数

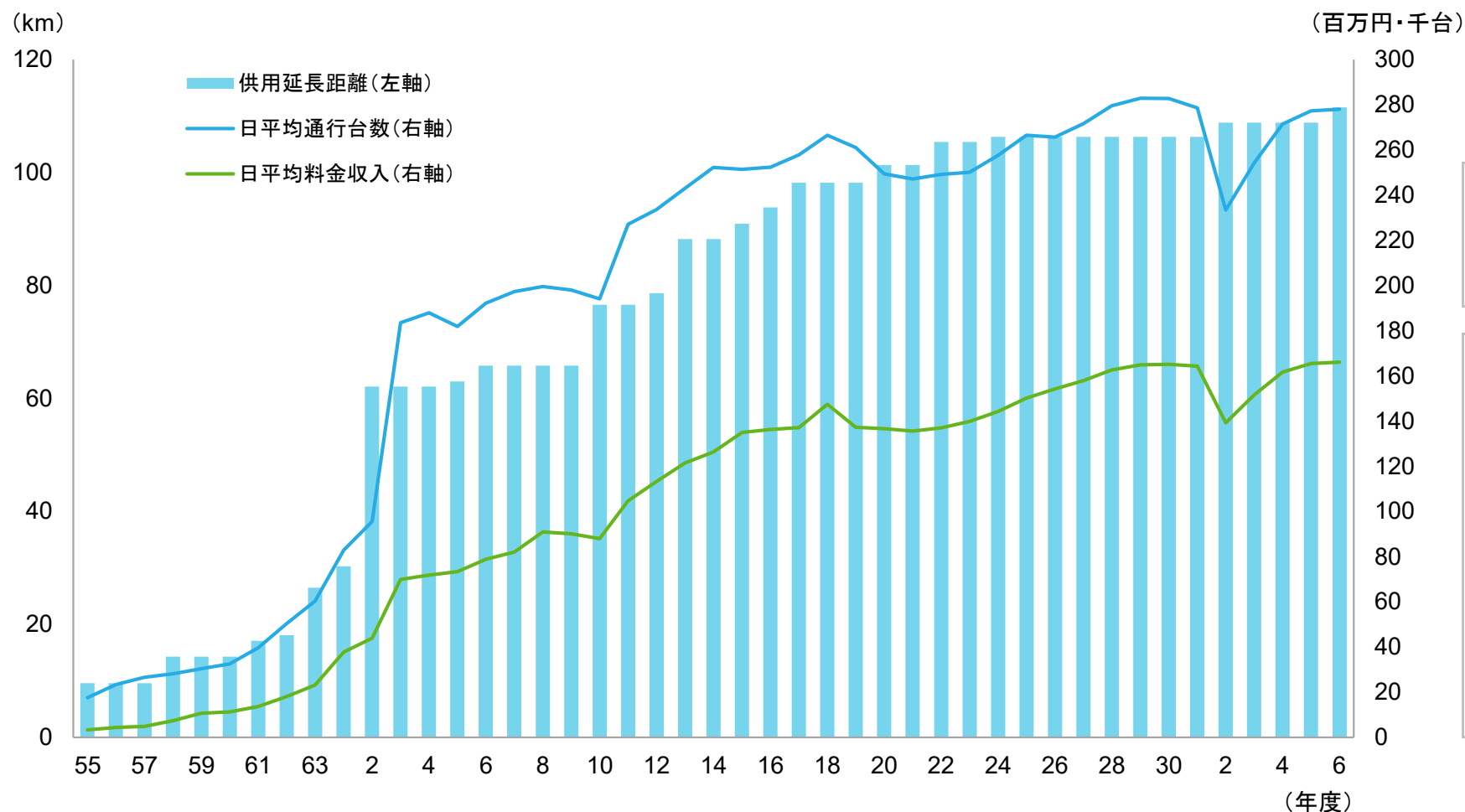
27.8万台/日

平均料金収入

1.66億円/日

料金収入

606億円/年



供用延長距離

111.5km

料金

福岡高速

普通車 630円

大型車 1,260円

北九州高速

普通車 520円

大型車 1,050円

整備計画及び料金認可

福岡高速道路

整備計画

- 総事業費9,403億円、全長60.5km。
- 福岡都市圏における放射環状道路網の枢要を担う自動車専用道路であり、市街地の渋滞緩和のみならず、九州自動車道や西九州自動車道と接続すること等により北九州方面や佐賀方面、熊本方面とのアクセス向上にも大きく寄与しています。

料金認可

料金	普通車630円・大型車1,260円
認可年月日	2023年(令和5年) 1月24日
換算起算日	1999年(平成11年) 4月17日
償還終了日	2045年(令和27年) 7月11日 (2025年から約20年後)
償還期間	換算起算日から 47年

※ 1980年10月(最初の供用日)から64年9ヶ月

北九州高速道路

整備計画

- 総事業費4,004億円、全長54.7km。
- 北九州都市圏における放射環状道路網の枢要を担う自動車専用道路であり、市街地の渋滞緩和のみならず、九州自動車道と接続すること等により福岡方面や大分方面、山口方面とのアクセス向上にも大きく寄与しています。

料金認可

料金	普通車520円・大型車1,050円
認可年月日	2025年(令和7年) 1月17日
換算起算日	1993年(平成5年) 10月2日
償還終了日	2053年(令和35年) 10月2日 (2025年から約28年後)
償還期間	換算起算日から 60年

※ 1980年10月(最初の供用日)から72年11ヶ月

注)「換算起算日」とは、これまでの開通区間の事業費を勘案したネットワーク全体の平均的な開通日のことです

2. SDGsの達成に貢献する福岡北九州高速道路公社の取り組み

- 国連で定めた「SDGs(持続可能な開発目標)」の推進に関して、基本理念に基づく事業活動を通じてSDGsの達成に貢献していきます。

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	
お客様第一	交通安全対策の推進と円滑な交通の確保 事故対策の推進 P18 逆走対策の推進 P18 渋滞対策の推進
	确实・効率的な維持管理 インフラの適切な維持管理 維持管理の効率化(DX)と管理機能の高度化
	老朽化対策等の推進 老朽化・予防保全対策事業の推進(福岡高速) P15 大規模修繕事業・耐震補強事業の推進(北九州高速) P16・P17
	お客様満足度の向上 多様なサービスの提供 正確な料金収受と親切丁寧なお客様対応(サービス向上) お客様ニーズの把握

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	
社会的責任	危機管理体制の強化 防災・強靱化対策の推進 P19 災害対応力の強化 P19 感染症対応力の強化
	ネットワークの機能向上・強化 福岡高速3号線(空港線)延伸 P12 北九州高速5号線延伸(戸畑枝光線) P13・P14
	工事等の品質確保と安全管理 受注者の働き方改革の推進・生産性向上への取組 工事等における安全管理の推進
	環境負荷低減の取組 カーボンニュートラル実現に貢献 P20
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	
安定した経営	事業運営における信頼性の向上 コンプライアンスに関する研修・教育の推進 コスト縮減及び確実な償還の推進 入札契約制度の改善
	組織基盤の強化 組織体制の強化と職員の人材育成 職員の働き方改革の推進

福岡高速3号線(空港線)延伸



福岡空港国内線旅客ターミナルへのアクセス強化



主な構造: 高架構造, 地下構造
 事業延長: 本線部約1.4km+連結路約0.4km
 車線数: 4車線
 設計速度: 60km/h

- 福岡高速3号線(空港線)は、福岡高速2号線から福岡空港へ向かう自動車専用道路です。
- 福岡空港の機能強化が進められている中、福岡市南部地域や太宰府IC方面からの国内線旅客ターミナルへのアクセスが強化されることに加え、これまでの渋滞箇所や信号交差点を回避でき、所要時間が短縮し、到着時間が予測しやすくなります。また、空港口交差点をはじめとする福岡空港周辺道路の混雑緩和を図り、通過交通の円滑化も期待されます。
- 令和3年7月から事業に着手し、関係機関、関係者と十分な連携及び協議を行い、早期完成を目指していきます。

北九州高速5号線延伸(戸畑枝光線)



北九州高速の環状化(北九州高速5号線(戸畑～枝光)の整備)



- 北九州高速5号線(戸畑～枝光)は、北九州高速2号線(戸畑)と北九州高速5号線(枝光)を結ぶ自動車専用道路です。
- この区間の整備により、環状放射型の自動車専用道路ネットワークを構築し、円滑な物流・人流の支援と、強靱なネットワークの形成を図ります。これにより、速達性・定時性の向上が図られ、周辺幹線道路の交通混雑が緩和されることで交通安全性の向上が期待されます。近年頻発する災害時には、北九州高速5号線は北九州高速4号線の代替道路として機能します。
- 令和5年4月から事業に着手し、令和7年3月に牧山～枝光間が開通しました。引き続き、関係機関・関係者と十分な連携及び協議を行い、戸畑～牧山間の早期完成を目指していきます。

北九州高速5号線延伸(戸畑枝光線)



北九州高速5号線 牧山～枝光間の開通

- 令和7年3月1日に、北九州高速5号線(戸畑枝光線)の牧山～枝光間が開通しました。
- 枝光入口(枝光北料金所)は、ETC専用料金所として運用しています。
- 開通に先立ち、2月22日にはウォーキングイベント「都市高ウォーク」を開催しました。



通り初め



枝光北料金所(ETC専用)

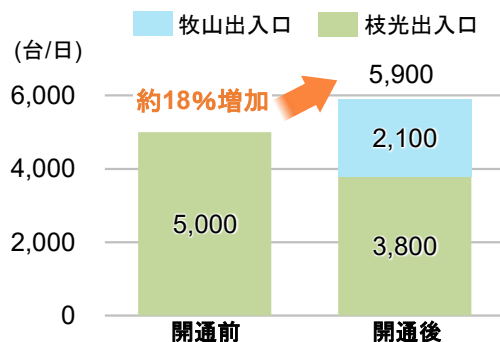


ウォーキングイベント

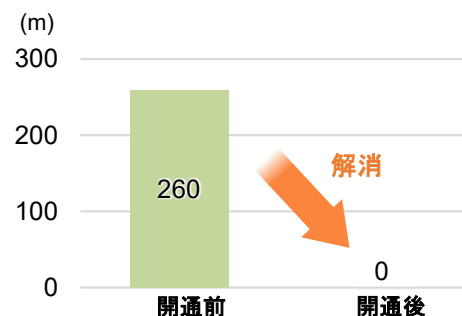
北九州高速5号線 牧山～枝光間の整備効果

- 枝光出入口の交通が牧山出入口へ一部転換するとともに、両出口を合わせた交通量は約18%増加しました。
- 並行する八幡戸畑線(県道50号)では北九州高速への交通転換などにより交通量が7%減少し、枝光交差点の渋滞が解消する日も確認できるなど、一般道の渋滞緩和に寄与しています。

牧山出入口及び枝光出入口の交通量 ※1



枝光交差点の渋滞長 ※2



お客様の声(R7.4ヒアリング)



消防関係者 戸畑駅北側から八幡東区等の病院へ救急搬送する際、戸畑枝光線を利用することでスムーズに所要時間を短縮して搬送でき、救急活動に大変役立っています。



タクシー関係者 以前は福岡、八幡西区方面等へお客様を運ぶ際、枝光入口まで県道50号を走行していたが、牧山入口から都市高速道路を利用できるため便利になりました。

※1 トラフィックカウンター値：開通前：R6.3月の全日平均、開通後：R7.3月の全日平均

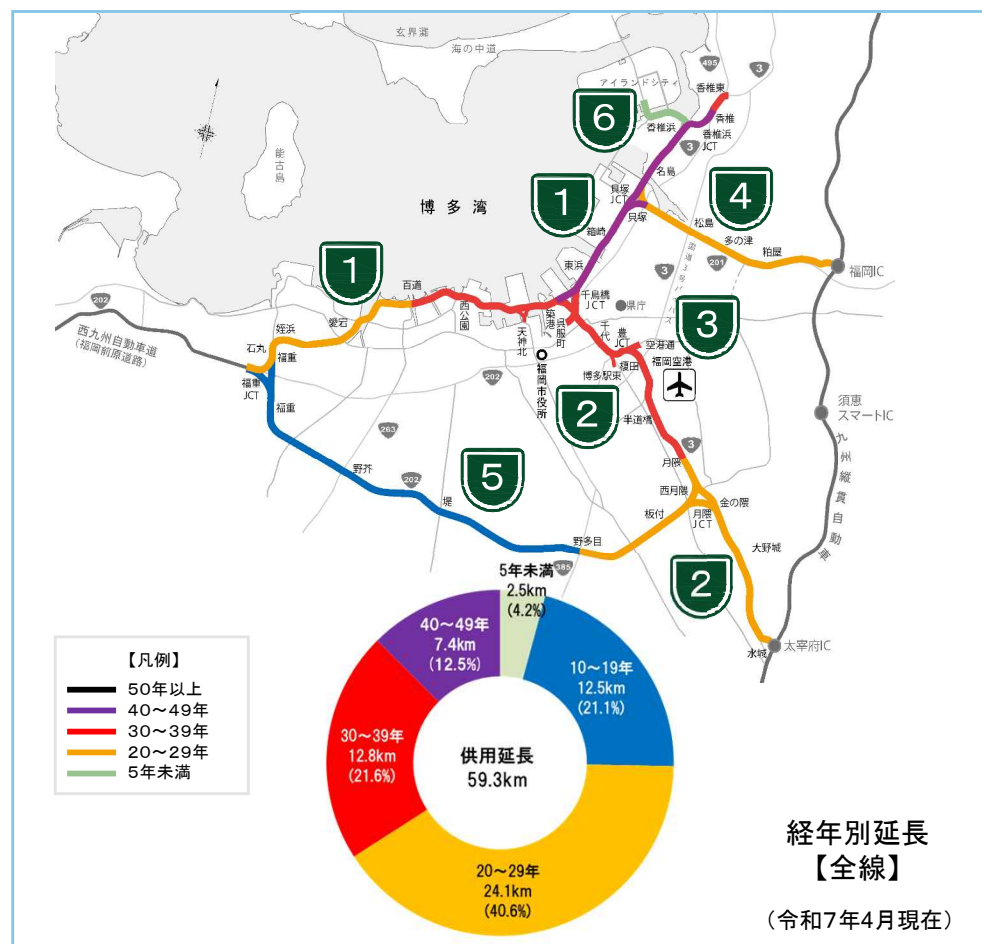
※2 交通実態調査、トラフィックカウンター値：開通前：R5.10.18(水)、開通後：R7.4.8(火)

老朽化・予防保全対策事業の推進(福岡高速)



福岡高速道路の老朽化・予防保全対策事業の推進

- 福岡高速は、路線延長の約3割が供用から30年以上経過したことや、交通量の増加に伴い、橋梁などの老朽化が進んでいます。
- このため、1～5号線を対象とした老朽化・予防保全対策事業を実施しています。
- 平成24年度から着手した1号線(香椎～千鳥橋JCT)については、令和4年度までに概ね工事を完了しました。引き続き、2号線及び4号線の鋼製桁の塗装塗替などの橋梁補修や主要交差点における恒久足場の設置を推進していきます。
- また、令和5年度から千鳥橋JCT～榎田のリフレッシュ工事(床版防水・舗装改良等)に順次取り組んでいます。



福岡高速1号線(香椎～千鳥橋JCT)

(補修例)

(損傷例)



【補修前】

(炭素繊維シート貼付)



【補修中】

(炭素繊維補強)



【補修後】

福岡高速2号線(千鳥橋JCT～榎田)



福岡高速2・4号線

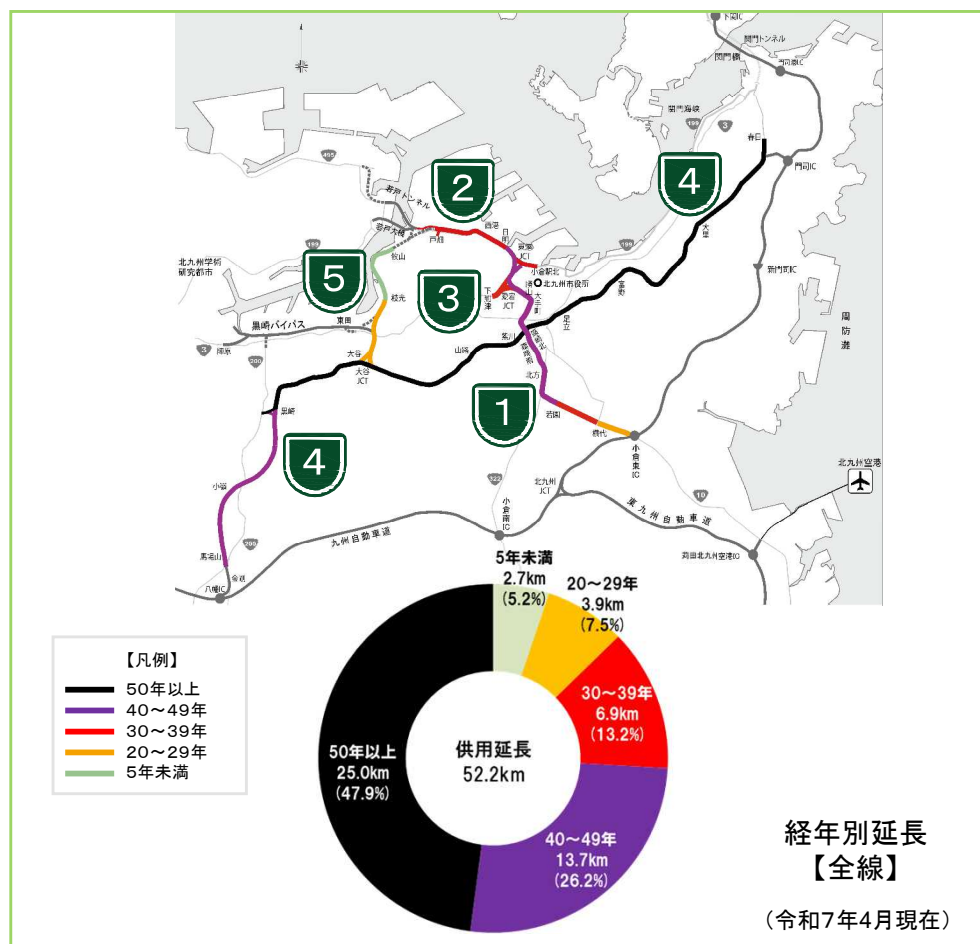


大規模修繕事業の推進(北九州高速)



北九州高速道路の大規模修繕事業の推進

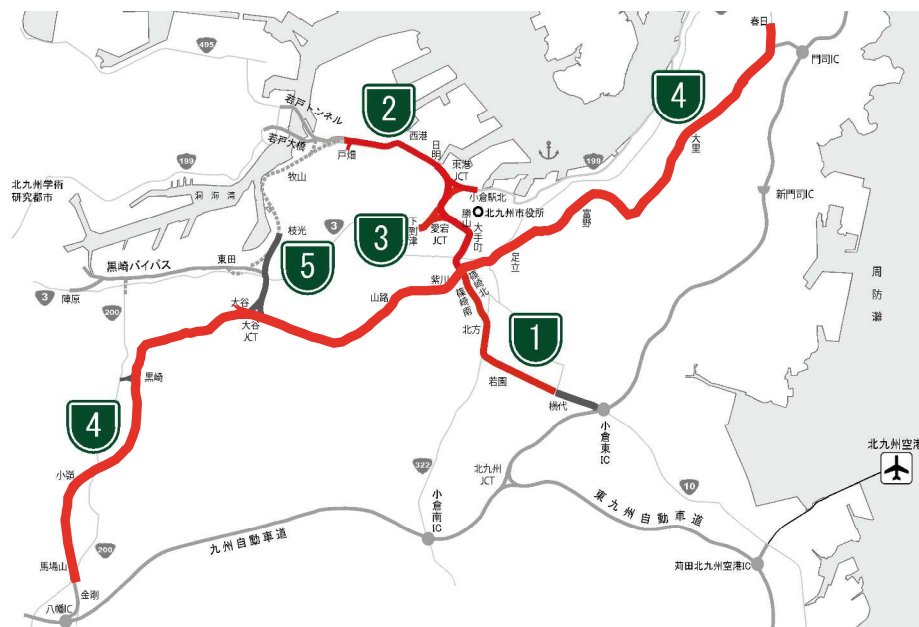
- 北九州高速は、路線延長の約9割が供用から30年以上経過し、橋梁等の老朽化が進んでいます。
- このため、1～3号線を対象とした大規模修繕事業を実施しています。
- 令和4年度から床版防水などの橋梁上面工事を進めており、上面工事が完了した箇所について、令和6年度からは塗装塗替などの橋梁下面工事にも順次着手しています。引き続き、供用年次や老朽化の状況等を踏まえ工事を進めていきます。



主な対策内容

現状		対策
舗装／床版上面	舗装のひび割れ	床版防水 床版防水＋舗装打替え 床版上面からの雨水、凍結防止剤等の侵入を遮断する。 ※その他断面修復等
	床版上面のひび割れ	
伸縮装置	伸縮装置の破損	伸縮装置取替え 雨水、凍結防止剤等の漏水を遮断する。
鋼製桁／鋼製橋脚	鋼製桁の腐食	塗装塗替え 耐久性の高い塗装に塗替える。
	鋼製橋脚の腐食	
コンクリート橋脚	橋脚の上面	表面保護 鉄筋を腐食させる有害物質をコンクリート表面で遮断する。 ※その他ひび割れ補修、断面修復等
	コンクリート橋脚のひび割れ	

- 大規模地震発生時の救急救命・復旧活動を支えるため、兵庫県南部地震や熊本地震と同程度の地震でも速やかな機能回復が可能な水準で令和5年度から耐震補強事業を実施しています。
- コスト縮減の観点から、大規模修繕事業とも合わせながら耐震補強工事を進めています。



对象箇所

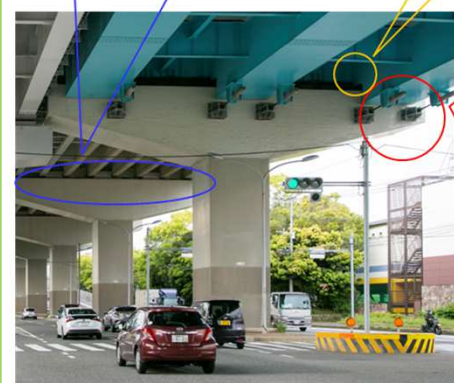
【縁端拡幅】



橋脚の桁かかり部分を拡幅



変位制限等を備えた地震力に強い支承



桁-橋脚連結

桁と橋脚や桁どうしを互いに連結

事故対策・逆走対策の推進(福岡高速/北九州高速)

交通事故防止対策

- カーブ区間等の事故多発区間において、事故の原因・発生形態を分析し、舗装更新等の交通事故対策を実施しています。

事例 福岡高速 環状線外回り(愛宕→百道)

滑り止め機能が高く、排水性機能を有する舗装に更新



施工区間での事故

減

24件/年(R1.4~R2.3)

4件/年(R3.4~R4.3)

対策前



対策後



縦溝粗面型ハイブリッド舗装

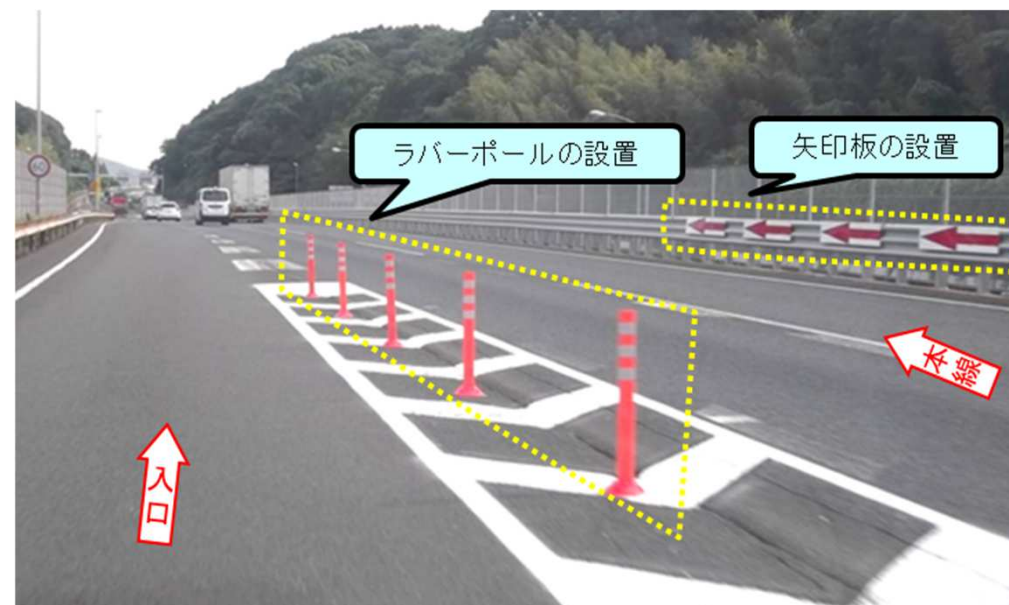
逆走対策

- 福岡高速・北九州高速の両高速の全出口において、令和2年度に逆走対策を完了しました。
- 両高速の合流部についても、令和6年度に対策を完了しました。
- 引き続き、北九州高速の山路・富野PA逆走対策を進めていきます。

事例 北九州高速 黒崎合流部

①
ラバーポールの設置

②
壁高欄に矢印板の設置



ラバーポールの設置

矢印板の設置

入口

本線

防災・強靱化対策の推進、災害対応力の強化



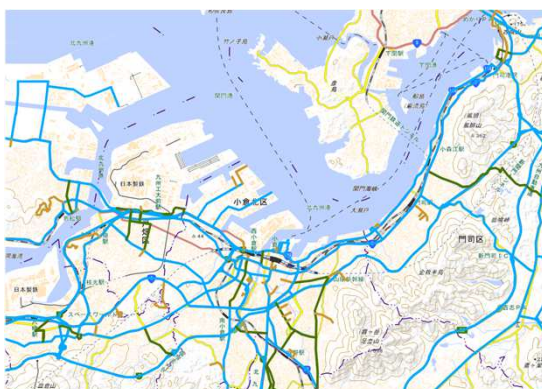
災害に強いまちづくりに資する道路ネットワーク

- 福岡高速及び北九州高速は、地震発生時等に円滑かつ確実な緊急輸送を実現するため、第1次緊急輸送道路に指定されています。
- 災害時には、九州自動車道や西九州自動車道とともに県外のお都市及び広域都市圏相互の連携を図り緊急活動へ役立つことが期待されています。

福岡高速道路



北九州高速道路



第1次緊急輸送道路ネットワーク

県庁所在地、地方中心都市及び重要港湾、空港等を連絡する道路

第2次緊急輸送道路ネットワーク

第1次緊急輸送道路と市町村役場、主要な防災拠点（行政機関、公共機関、主要駅、港湾、ヘリポート、災害医療拠点、自衛隊等）を連絡する道路

第3次緊急輸送道路ネットワーク

その他の道路

災害時に備えた協定の締結

- 大規模な災害時の相互応援に関する協定（九州地方整備局）

目的	資機材及び職員の相互応援
提携団体	国土交通省九州地方整備局

- 震災時等における応急復旧業務の相互協力に関する協定（都市高速5団体）

目的	災害時の人材・資機材の相互協力
提携団体	首都高速道路株式会社 阪神高速道路株式会社 名古屋高速道路公社 広島高速道路公社 福岡北九州高速道路公社

- 災害時における応急対策に関する協定（民間7団体）

目的	災害時の都市高速の復旧に資する協定
提携団体	日本建設業連合会（土木一般） 日本橋梁建設協会（鋼構造物） プレストレスト・コンクリート建設業協会（PC構造物） 日本道路建設業協会（舗装等） 建設コンサルタンツ協会（測量設計） 福岡県地質調査業協会（地質調査） 福岡県建設業協会（土木一般）

- 災害時の連携に関する協定（民間企業）

目的	災害時の復旧用車両の通行及び通信機器等の支援
提携団体	KDDI株式会社 ソフトバンク株式会社

道路啓開訓練の実施

- 更なる早期開放を目的として、緊急車両等が通行可能となる段差解消資機材を用いた道路啓開訓練を公社として定期的実施しています。

カーボンニュートラル実現に貢献

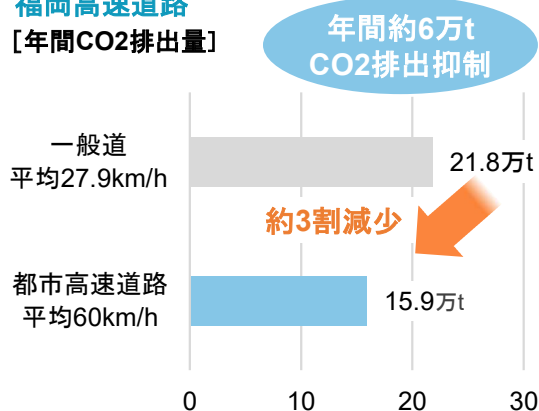


高速道路の整備効果

- 都市高速の利用で、一定速度での走行や一般道路の渋滞緩和など、環境負荷の低減に貢献しています。

福岡高速道路

[年間CO2排出量]

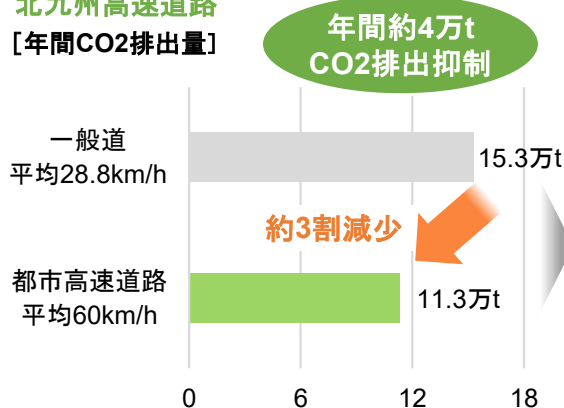


[CO2排出抑制効果イメージ]

- 年間のCO2排出抑制量は、森林面積に換算すると5,633ha
- 福岡市面積の約16%に相当

北九州高速道路

[年間CO2排出量]



[CO2排出抑制効果イメージ]

- 年間のCO2排出抑制量は、森林面積に換算すると3,832ha
- 北九州市面積の約8%に相当

【根拠資料】

CO2排出係数:「道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠(平成22年度版)」(国総研資料第671号)

CO2吸収量:「土地利用、土地利用変化及び林業に関するグッド・プラクティス・ガイダンス(優良手法指針)」による

道路照明のLED化

- 会社では事業活動に伴う消費電力量を削減するために、道路照明のLED化を進めています。LED照明は、従来の高圧ナトリウム照明と比較して消費電力量を削減できます。
- さらに、視認性の向上による安全運転への寄与、長寿命、小型・軽量による維持管理費の削減が図れます。引き続き道路照明のLED化を推進してまいります。

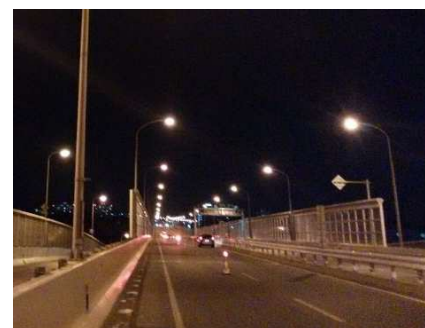
LED化率
37.8%

=

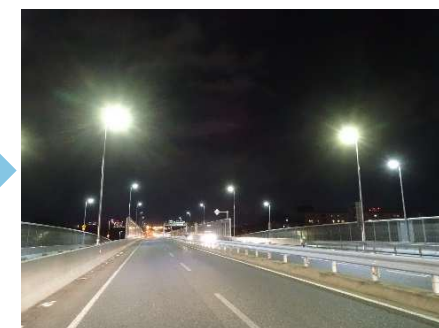
LED灯数 5,297灯

全灯数 14,009灯

令和7年3月31日現在



高圧ナトリウム照明
(福岡高速1号線名島付近)



LED照明

第2部

財務状況・資金調達

会計処理の特徴

- 公社では、財政状態や経営成績を明らかにするため、企業会計原則に準じた会計処理を行っています。
＜根拠法令等＞ 地方道路公社法、同法施行規則、福岡北九州高速道路公社会計規程、同規程実施細則

有料道路制度の 会計の特徴は

- 有料道路制度は、借入金により道路を建設し、お客様からの料金収入により定められた期間内に償還し、償還完了後は無料開放する制度です。
- 毎年度の『収支差』（収入と費用の差）は全て投下資金（借入金）の償還に充当します。

借入金の償還状況を 適切に把握するために

- 福岡北九州高速道路公社は、利益を配当する義務がなく、法人税法上の公共法人であるため、法人税を課せられたりすることがなく、収支差の全てを償還に充当します。
- 有料道路制度は、無料開放を実現するとの観点から、借入金の償還状況を会計処理において適切に把握するため、新たな設備投資資金を積み立てるという企業会計上一般に採用されている減価償却費を計上する方式は採用していません。

償還準備金 積立方式を採用

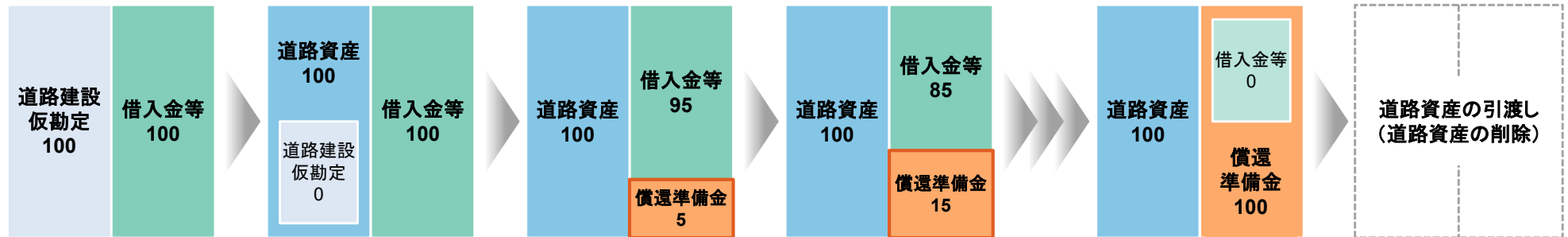
- 借入金の償還に充てられる各年度の『収支差』を『償還準備金繰入』として費用計上し、その累計額を『償還準備金』として負債に計上する方式を採用しています。
- 道路の資産を形成するために要した費用を積み上げた『道路資産』と借入金の返済に充てる『償還準備金』を対比することにより、償還状況が明確に把握できます。

償還準備金積立方式のしくみ

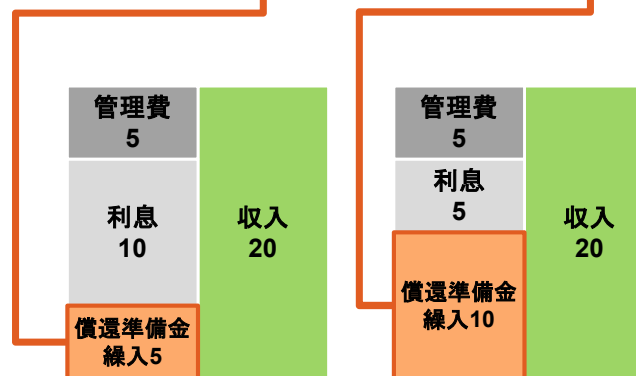
公社の貸借対照表と損益計算書にみる償還準備金積立方式のしくみ



■ 貸借対照表



■ 損益計算書



令和6年度損益計算書の概要

- 償還準備金繰入 = 道路事業の収支差益 (= 道路の当期利益)
- 当期利益金 = 駐車場事業の収支差益 (= 駐車場の当期利益)
- 当期損失金 = 駐車場事業の収支差益 (= 駐車場の当期損失)

(単位:億円)

費用の部					収益の部				
科目	金額			増減率	科目	金額			増減率
	令和6年度	令和5年度	差額			令和6年度	令和5年度	差額	
事業資産管理費	218	187	31	16.5%	業務収入	613	612	1	0.1%
道路管理費	217	186	31	16.6%	道路料金収入	606	605	1	0.1%
駐車場管理費	2	2	0	10.4%	(福岡高速)	438	437	1	0.3%
一般管理費	18	16	2	9.6%	(北九州高速)	168	168	△1	△0.4%
業務外費用	28	30	△2	△5.7%	ETCマイレージ還元負担金収入	2	2	0	△3.0%
損失補てん引当金繰入	28	28	0	0.1%	(福岡高速)	2	2	0	△3.4%
小計	292	261	31	11.8%	(北九州高速)	0	0	0	0.1%
償還準備金繰入	322	351	△30	△8.5%	駐車場収入	2	2	0	0.8%
(福岡高速)	236	260	△24	△9.3%	業務雑収入	2	2	0	15.7%
(北九州高速)	85	91	△5	△6.0%	業務外収益等	0	0	0	12.5%
当期利益金	0	0	0	—	当期損失金	0	0	0	—
合計	613	612	1	0.2%	合計	613	612	1	0.2%

注1) 上記収益及び費用は受託業務、負担金事業を除いています

注2) 千万単位で四捨五入しているため、5千万円未満は表記上0となっています

注3) 端数処理の関係上、合計において合致しない場合があります

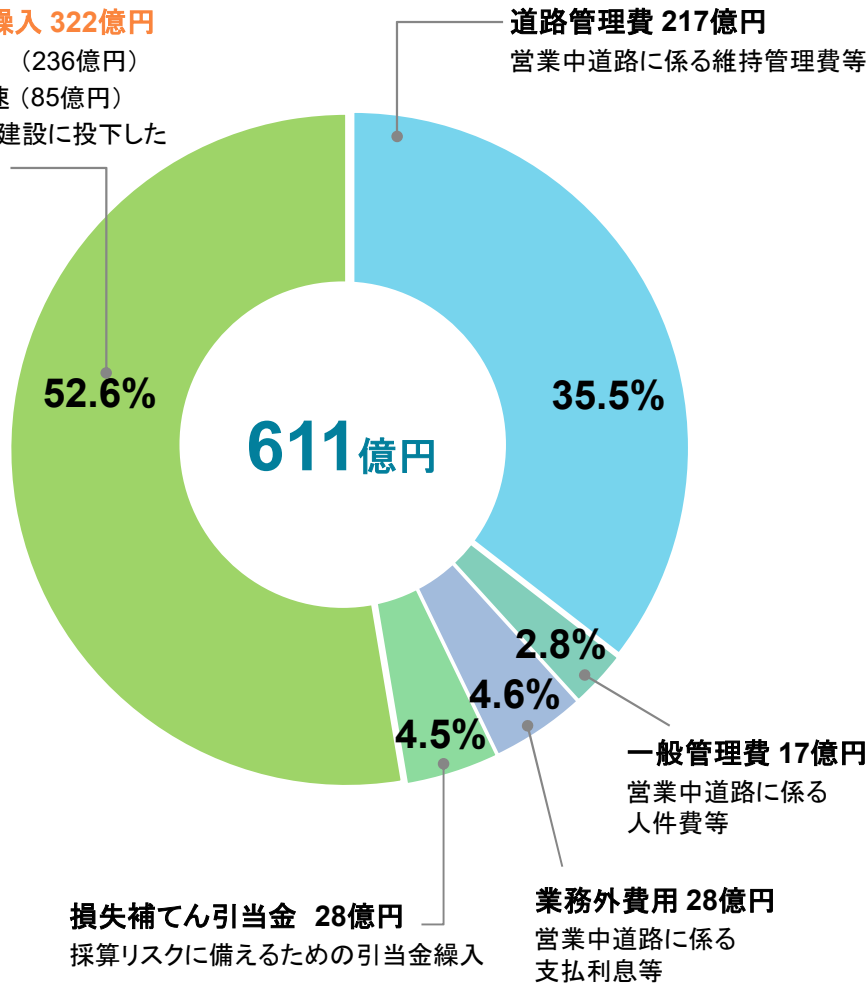
収支状況(令和6年度決算:損益計算書〔道路部門〕)

- 令和6年度は、**収支差益(償還準備金繰入)**が約**322億円**
- 収支差益は、全額、道路建設に投下した借入金の返済に充当

費用内訳

償還準備金繰入 322億円

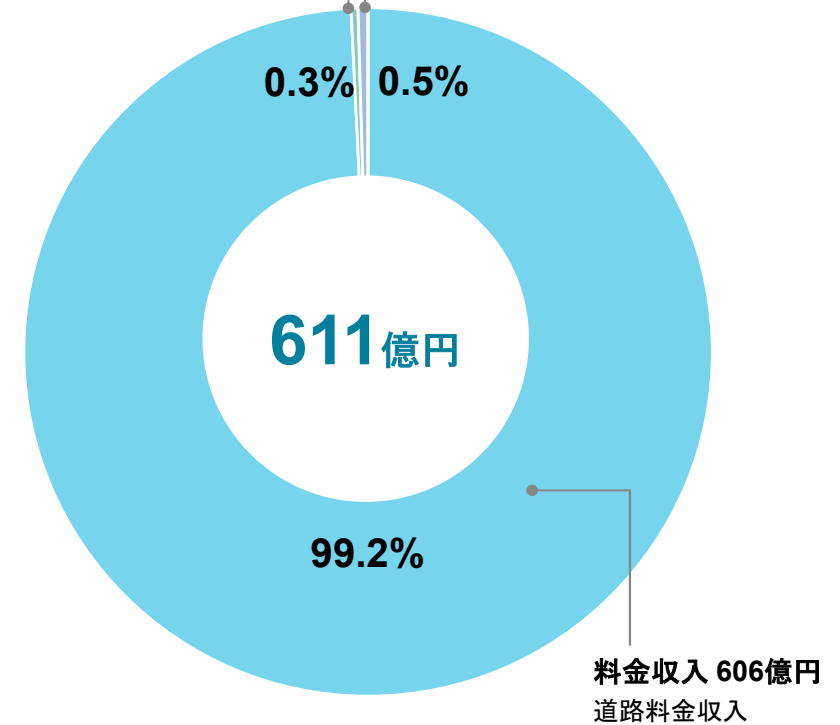
うち福岡高速 (236億円)
うち北九州高速 (85億円)
営業中道路の建設に投下した
借入金の返済



収益内訳

ETCマイレージ
還元負担金収入 2億円

業務雑収入等 3億円
道路占用料、受取利息等



注1) 端数処理の関係上、合計において合致しない場合があります
注2) 割合は百万円単位で計算しています

令和6年度貸借対照表の概要

(単位: 億円)

資産の部					負債及び資本の部				
科目	金額				科目	金額			
	令和 6年度	令和 5年度	差額	増減率		令和 6年度	令和 5年度	差額	増減率
流動資産	207	211	△4	△2.0%	流動負債	547	370	177	47.8%
現金・預金外	207	211	△4	△2.0%	1年以内返済予定債券・借入金※	472	243	229	94.1%
固定資産	13,193	13,073	120	0.9%	その他	76	127	△52	△40.5%
事業資産	12,956	12,881	75	0.6%	固定負債	3,283	3,703	△420	△11.3%
(福岡高速)	9,117	9,090	26	0.3%	道路債券※	2,580	2,960	△380	△12.8%
(北九州高速)	3,839	3,790	49	1.3%	政府借入金※	134	152	△18	△11.8%
道路建設仮勘定	87	63	24	37.6%	その他借入金※	496	518	△22	△4.3%
有形固定資産等	149	128	21	16.4%	退職給与引当金等	4	3	0	11.4%
					資産見返交付金	69	69	0	0.0%
繰延資産	5	6	△1	△16.9%	特別法上の引当金等	7,297	6,948	349	5.0%
債券発行差金外	5	6	△1	△16.9%	損失補てん引当金	387	359	28	7.7%
					償還準備金	6,911	6,589	322	4.9%
					(福岡高速)	5,466	5,230	236	4.5%
					(北九州高速)	1,445	1,359	85	6.3%
					負債合計	11,128	11,021	106	1.0%
					基本金	2,265	2,256	9	0.4%
					地方公共団体出資金	2,265	2,256	9	0.4%
					剰余金	12	12	0	△0.3%
					資本合計	2,277	2,268	9	0.4%
合計	13,404	13,289	115	0.9%	合計	13,404	13,289	115	0.9%

注1) 千万単位で四捨五入しているため、5千万円未満は表記上0となっています
 注2) 端数処理の関係上、合計において合致しない場合があります

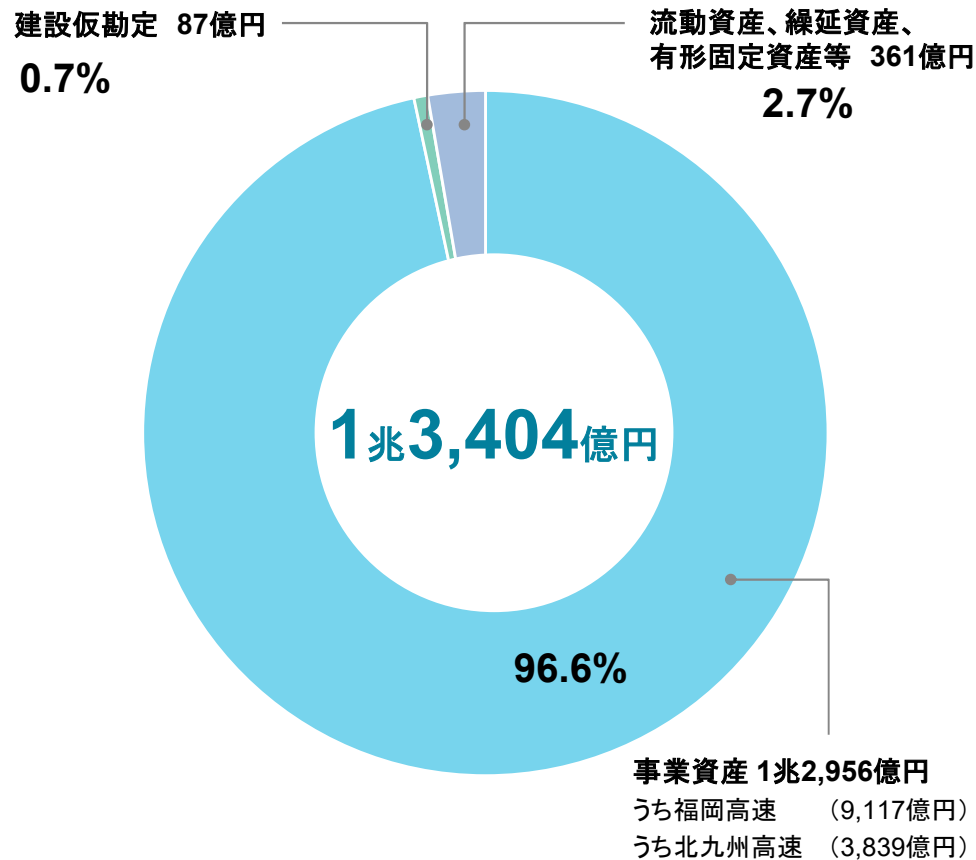
※ 借入金合計3,682億円(短期借入金は除く)
 (内訳: 流動負債472億円+固定負債のうち道路債券、政府借入金、その他借入金計3,210億円)

財務状況(令和6年度決算:貸借対照表)

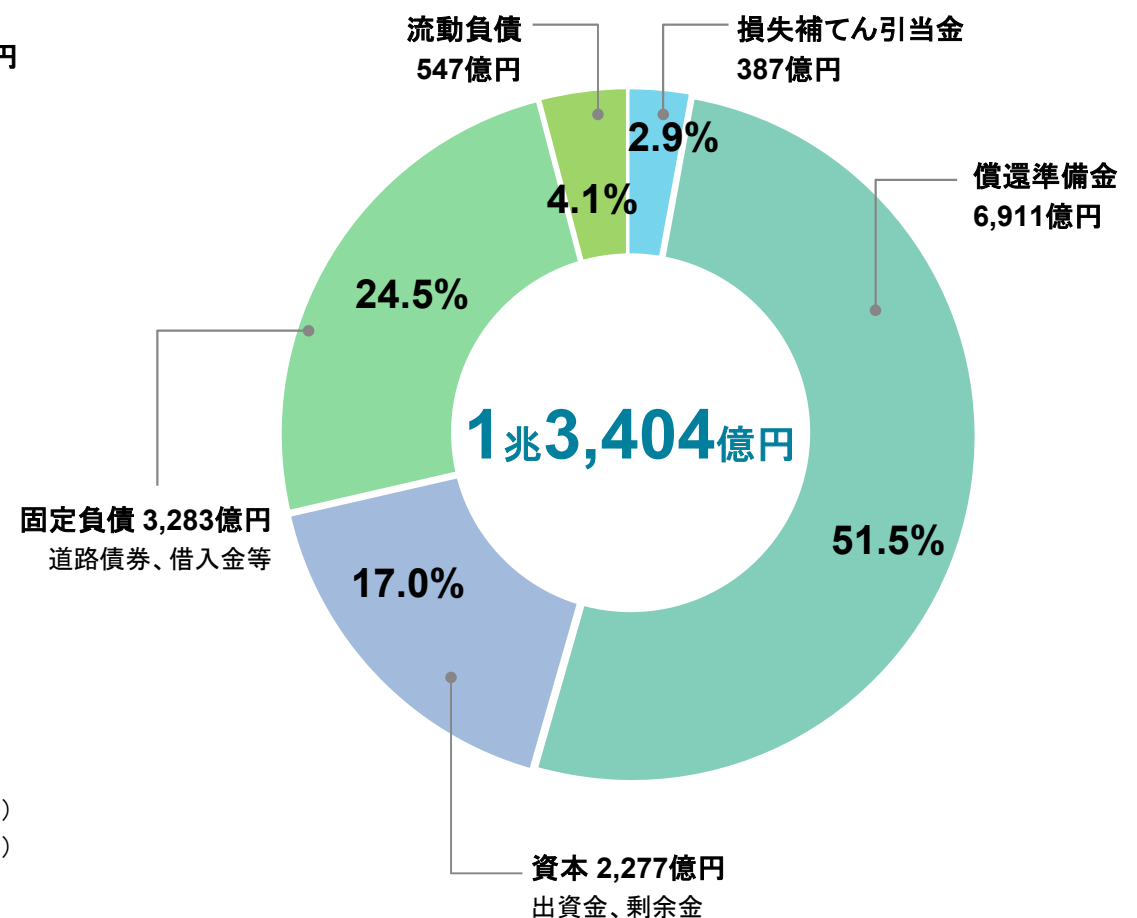
- 資産1兆3,404億円のうち、約97%を道路資産が占める
- 負債・資本のうち24.5%が固定負債(道路債券、長期借入金等)
- 営業中道路の償還に充当した累計額(償還準備金)は、6,911億円

- 道路事業損失補てん引当金(将来の採算リスクに備えるための引当金)は、指定都市高速道路では、唯一当公社のみが積立
- 毎年度の引当率は料金収入(消費税を除く)の5%
- 資本のうち基本金(2,265億円)は、全額設立団体の出資金

資産内訳



負債・資本内訳



注1) 端数処理の関係上、合計において合致しない場合があります

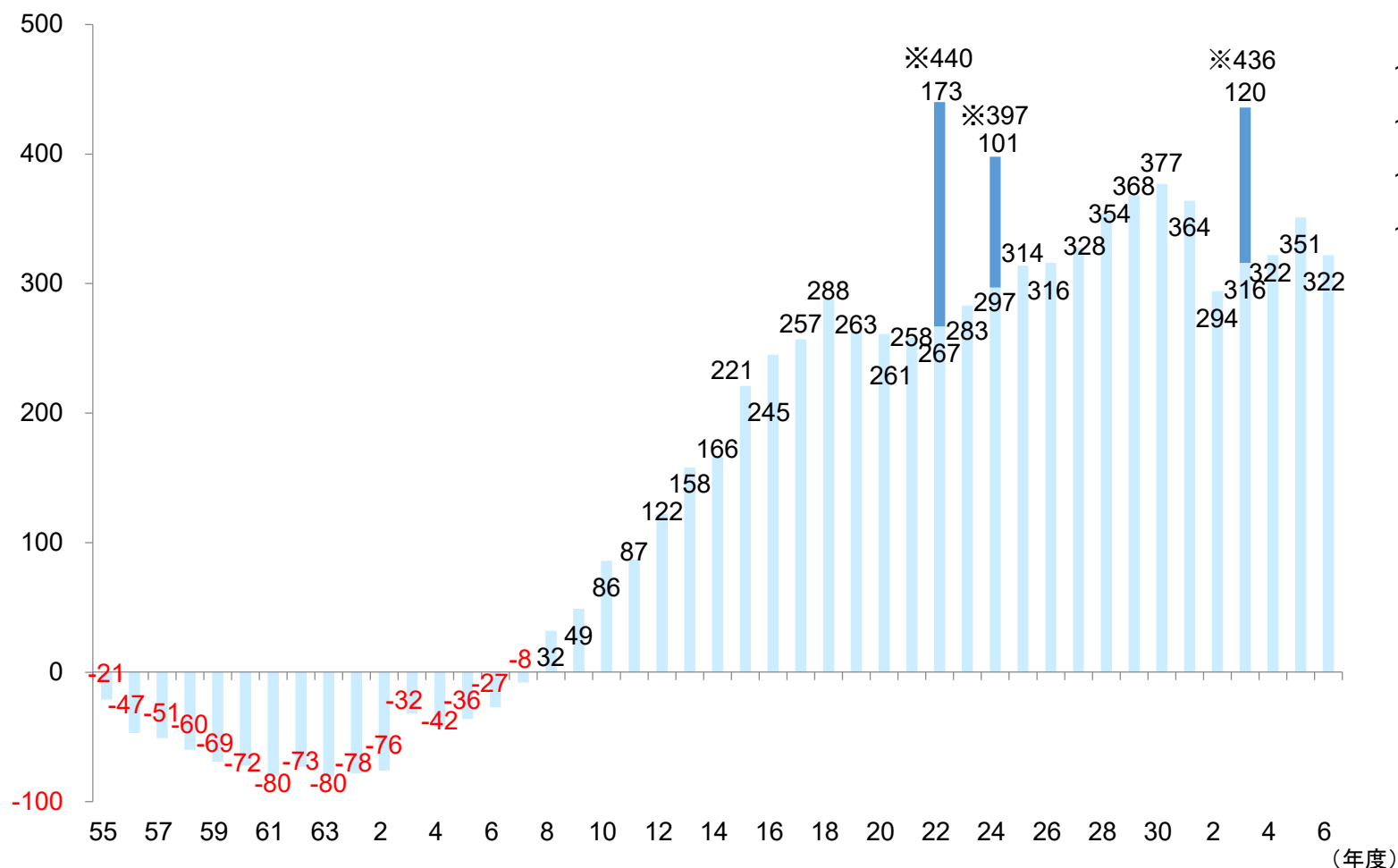
注2) 割合は百万円単位で計算しています

償還準備金繰入の推移

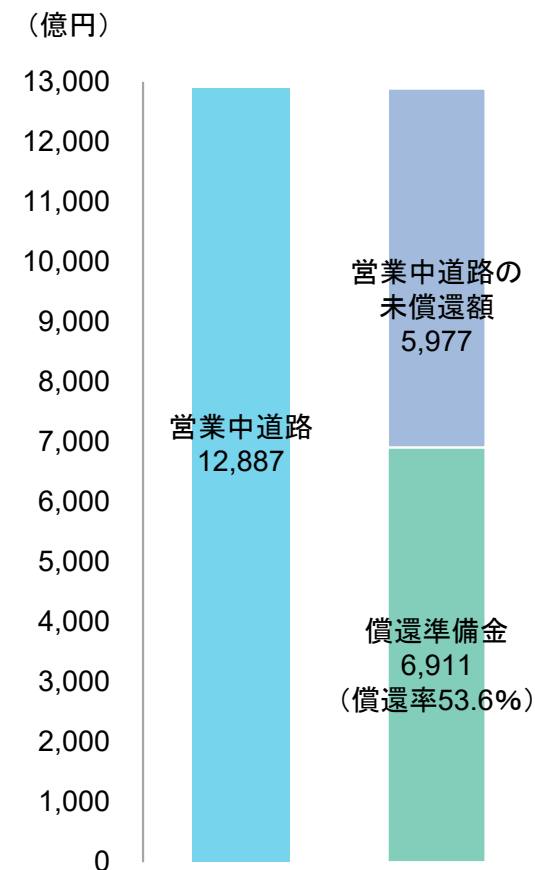
- 償還準備金繰入は堅調に推移
- 繰入の累計である償還準備金は令和6年度末に6,911億円となり、今後も着実に償還準備金積立を行う見通し

償還準備金繰入の推移と償還状況

償還準備金繰入の推移(昭和55～令和6年度)



償還状況(令和6年度末)



※ 平成22年度は173億円、平成24年度は101億円、令和3年度は120億円の損失補てん引当金取り崩し額を含みます

注) 端数処理の関係上、合計において合致しない場合があります

償還率の推移(令和元年度～令和6年度)

- 償還率は堅調に上昇し、**償還は確実に進展**

償還率とは、営業中路線の
資産額に対する償還準備金の割合

償還率

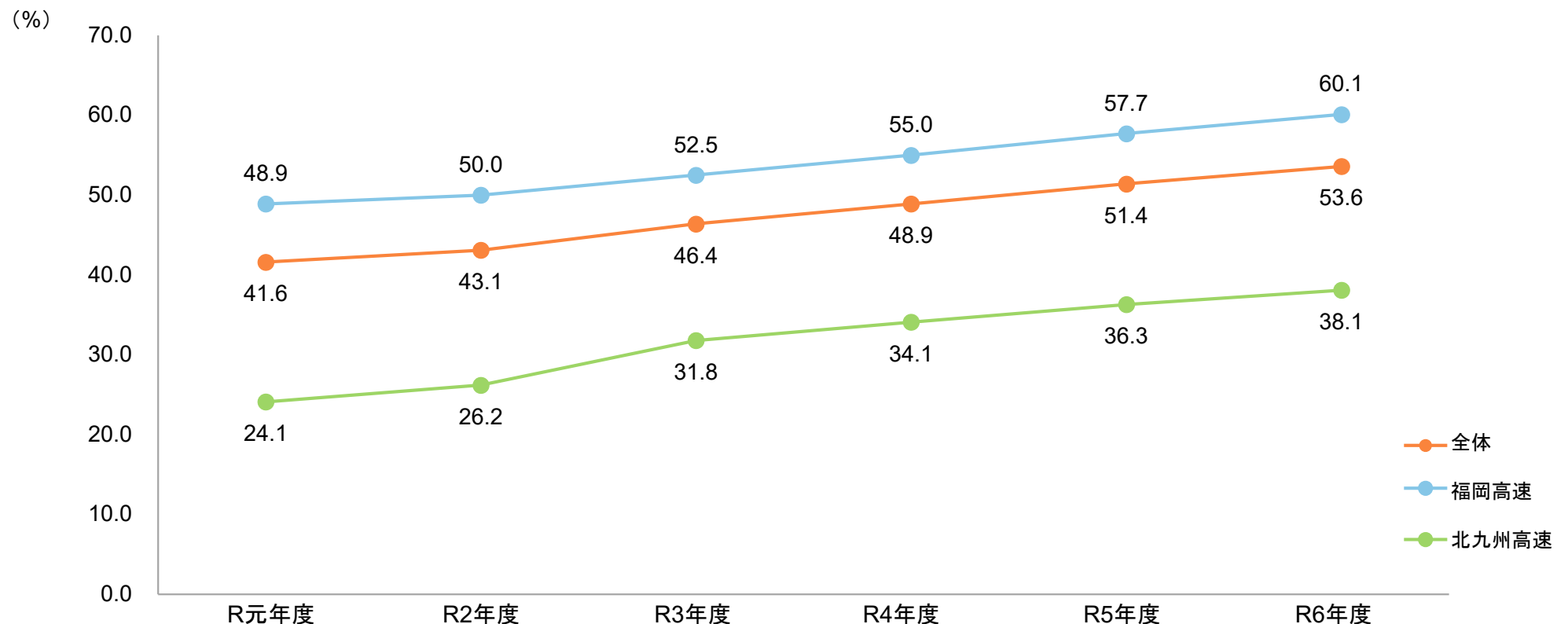
=

償還準備金

営業中の道路資産(△資産見返交付金)

× 100

償還率の推移(令和元年度～令和6年度)

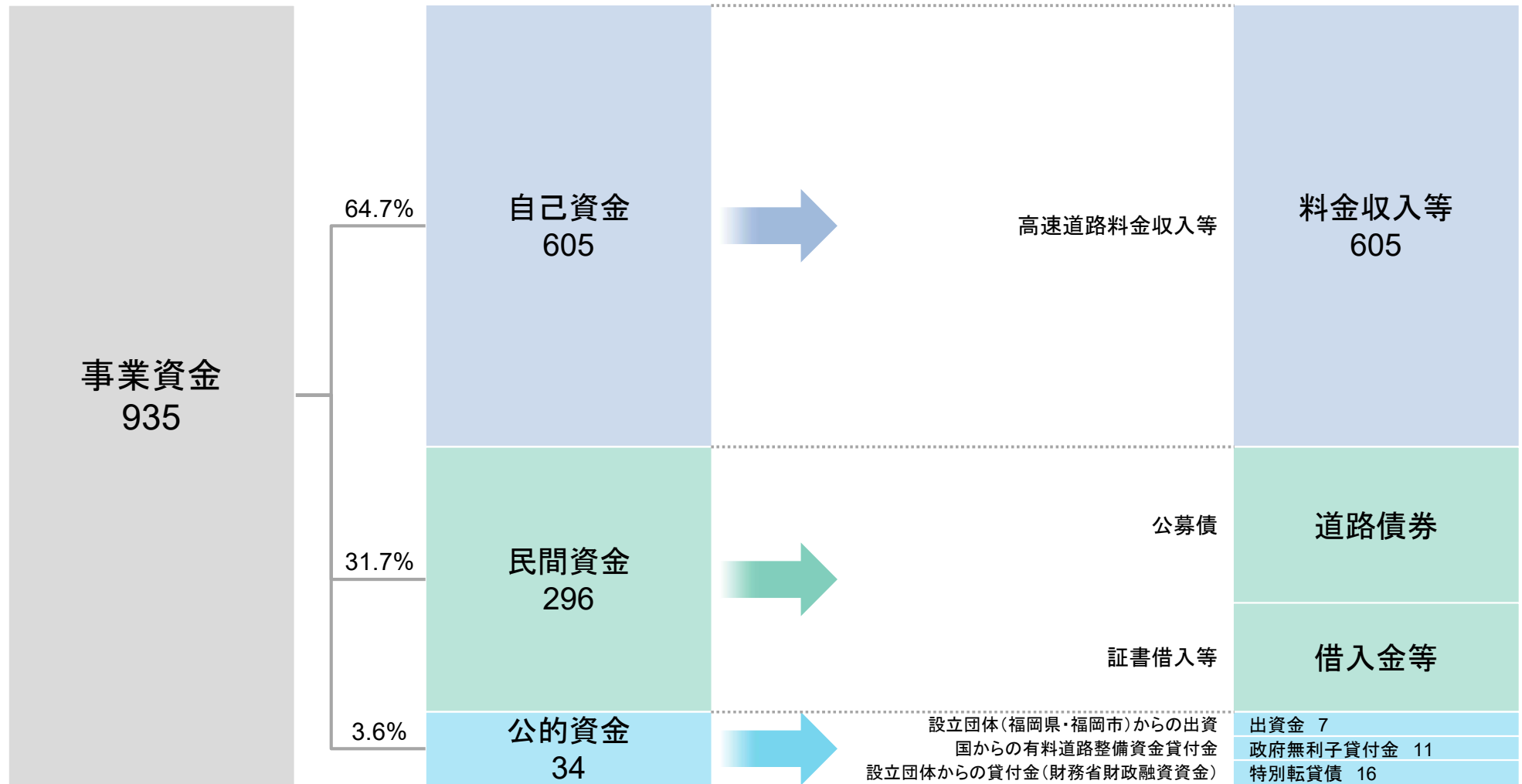


注) 割合は百万円単位で計算しています

資金調達の概要

令和7年度の資金構成・予算額

(単位: 億円)



注1) 受託業務収入、負担金事業収入等を除いています

注2) 端数処理の関係上、合計において合致しない場合があります

福岡北九州高速道路債券（金商法上の取扱い/BISリスクウェイト）

金融商品取引法上の取扱い

証券決済制度改革に伴う法改正で、平成15年1月から地方公社が発行する債券は金融商品取引法上の有価証券に該当します

- 地方道路公社法第27条の2「道路公社は、債券を発行することができる」
- 金融商品取引法第2条第3号「特別の法律により法人の発行する債券」

BISリスクウェイト

福岡北九州高速道路公社が発行する債券は、地方道路公社法第28条に基づく債務保証付き債券であり、現行のBIS規制上の**リスクウェイトは地方債と同様の0%となります。**

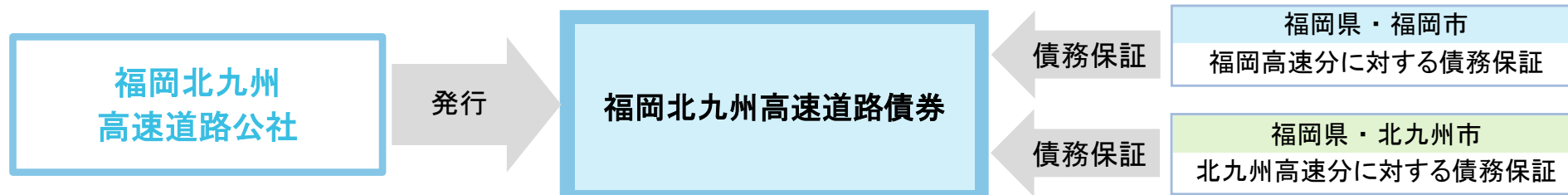
リスクウェイト	与信先	金融庁告示基準
0%	国債	第56条第2項
	政府保証債	第56条第2項（第124条）
	地方債	第58条
	地方道路公社債（債務保証付き）	第58条（第124条）
10%	政府関係機関（財投機関債）	第61条第1項
	地方公共団体金融機構	第60条の二
20%～	株式会社形態の事業法人等（格付けによる分類）	第65条

福岡北九州高速道路債券(債務保証)

債務保証の内容

福岡北九州高速道路債券は、**福岡県・福岡市・北九州市からの債務保証付の債券**

- 本債券の元金及び利息の支払いは各団体が分担して保証



地方道路公社法第28条

- 「設立団体は、法人に対する政府の財政援助の制限に関する法律第3条の規定にかかわらず、**道路公社の債務**について**保証契約**をすることができる。」

(参考) 法人に対する政府の財政援助の制限に関する法律第3条

「政府又は地方公共団体は、会社その他の法人の債務については、保証契約をすることができない。ただし、財務大臣(地方公共団体のする保証契約にあつては、総務大臣)の指定する会社その他の法人の債務については、この限りでない。」

債務保証と損失補償の違い

	債務保証	損失補償
保証(補償)の内容	■ 保証対象は、債務者が履行しなかった債務のすべて ■ 主たる債務が履行遅延となると直ちに履行義務を負う	■ 補償対象は、債務者が履行しなかった債務の一部でも可 ■ 主たる債務の不履行の後、損失額が確定してから補償される
保証(補償)が付された債券のBISリスクウェイト	0%	20%

注) 平成18年度より(株)格付投資情報センター(R&I)に依頼して取得していた発行体格付は、債務保証付き債券であることを鑑み、平成24年度から更新依頼を行っていません。

令和7年度の債券発行

令和7年度

福岡北九州高速道路債券(公募債)

5年債、10年債を発行予定

- 公募債累計発行総額 4,680億円(平成16年度から、継続的に発行)

福岡北九州高速道路債券(公募債)発行実績(平成29～令和5年度)

発行年度	発行月	回号	発行額	年限	スプレッド	利率	発行年度	発行月	回号	発行額	年限	スプレッド	利率
平成29年度	3月	149回	110億円	10年	17.0bp	0.225%	令和元年度	3月	157回	50億円	20年	4.5bp	0.251%
	3月	150回	60億円	15年	10.5bp	0.396%	令和2年度	3月	158回	70億円	10年	9.0bp	0.249%
	3月	151回	90億円	20年	3.5bp	0.582%		3月	159回	50億円	15年	7.0bp	0.440%
平成30年度	3月	152回	155億円	10年	17.0bp	0.176%		3月	160回	50億円	20年	3.5bp	0.573%
	3月	153回	50億円	15年	14.5bp	0.382%	令和3年度	3月	161回	40億円	10年	7.0bp	0.239%
	3月	154回	80億円	20年	4.5bp	0.497%	令和4年度	3月	162回	50億円	7年	20.0bp	0.601%
令和元年度	3月	155回	150億円	10年	—	0.055%		3月	163回	20億円	10年	26.0bp	0.760%
	3月	156回	40億円	15年	13.0bp	0.221%	令和5年度	3月	164回	25億円	10年	10.5bp	0.830%

注)カーブ対比のスプレッドを記載しています。155回は絶対値で条件決定したため、スプレッドの記載は省略しています。



參考資料

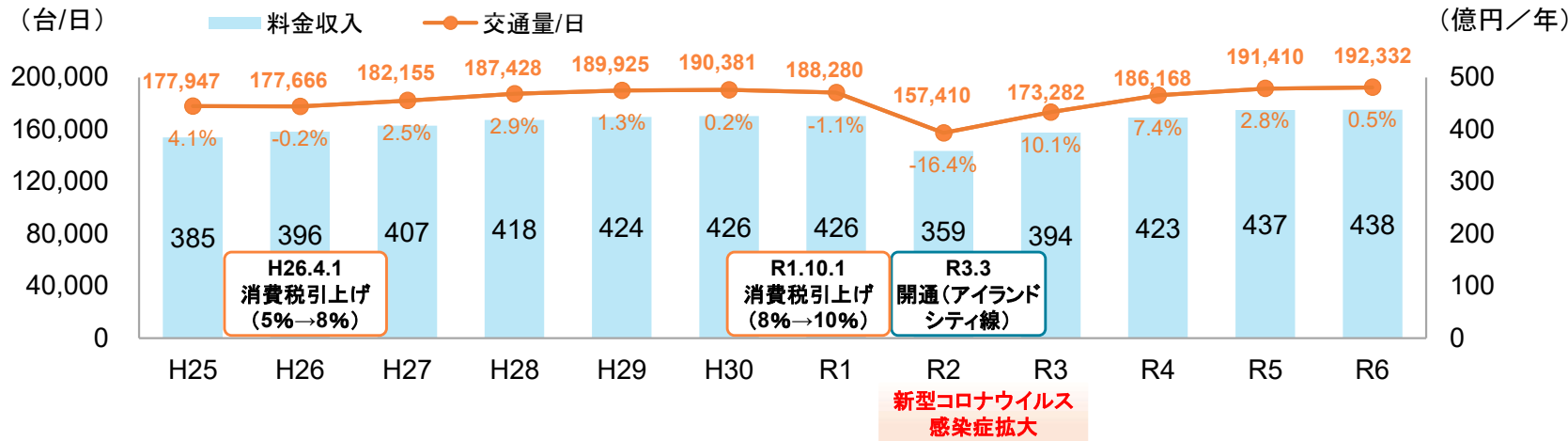
通行台数・料金収入の推移

福岡高速道路(令和6年度)

平均通行台数 **19.2万台/日**

平均料金収入 **1.20億円/日**

料金収入 **438億円/年**



供用延長距離

59.3km

料金

福岡高速

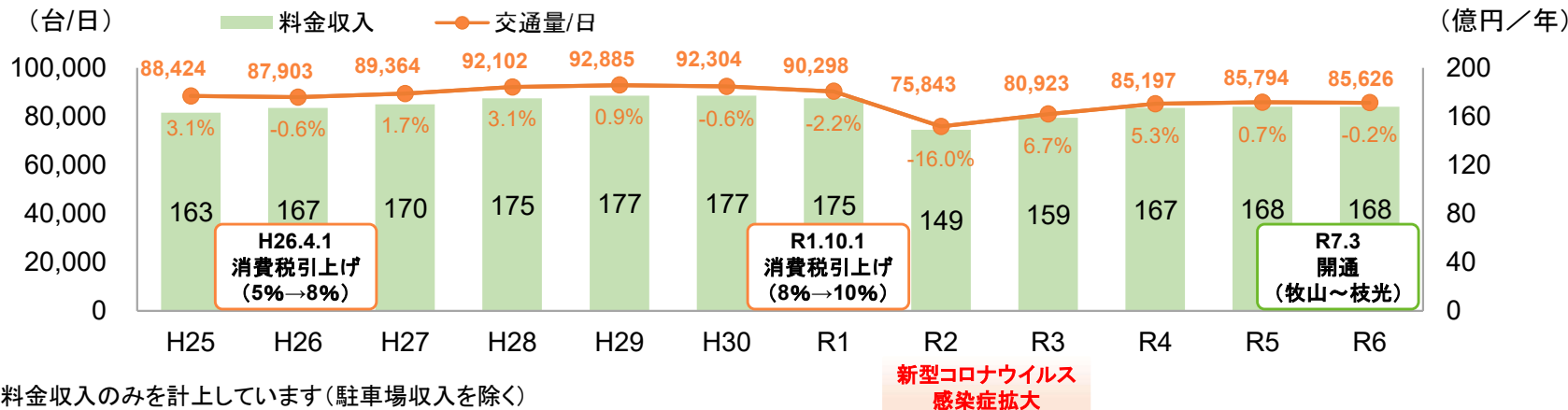
普通車 **630円**
大型車 **1,260円**

北九州高速道路(令和6年度)

平均通行台数 **8.6万台/日**

平均料金収入 **0.46億円/日**

料金収入 **168億円/年**



供用延長距離

52.2km

料金

北九州高速

普通車 **520円**
大型車 **1,050円**

注) 料金収入のみを計上しています(駐車場収入を除く)

収支状況の推移(令和元年度～令和6年度)

- 経年的にも、毎年度、**確実に収支差益を確保**

収支率とは、収益に対する
費用(管理費 + 金利等)の割合

収支率

=

管理費

+

金利

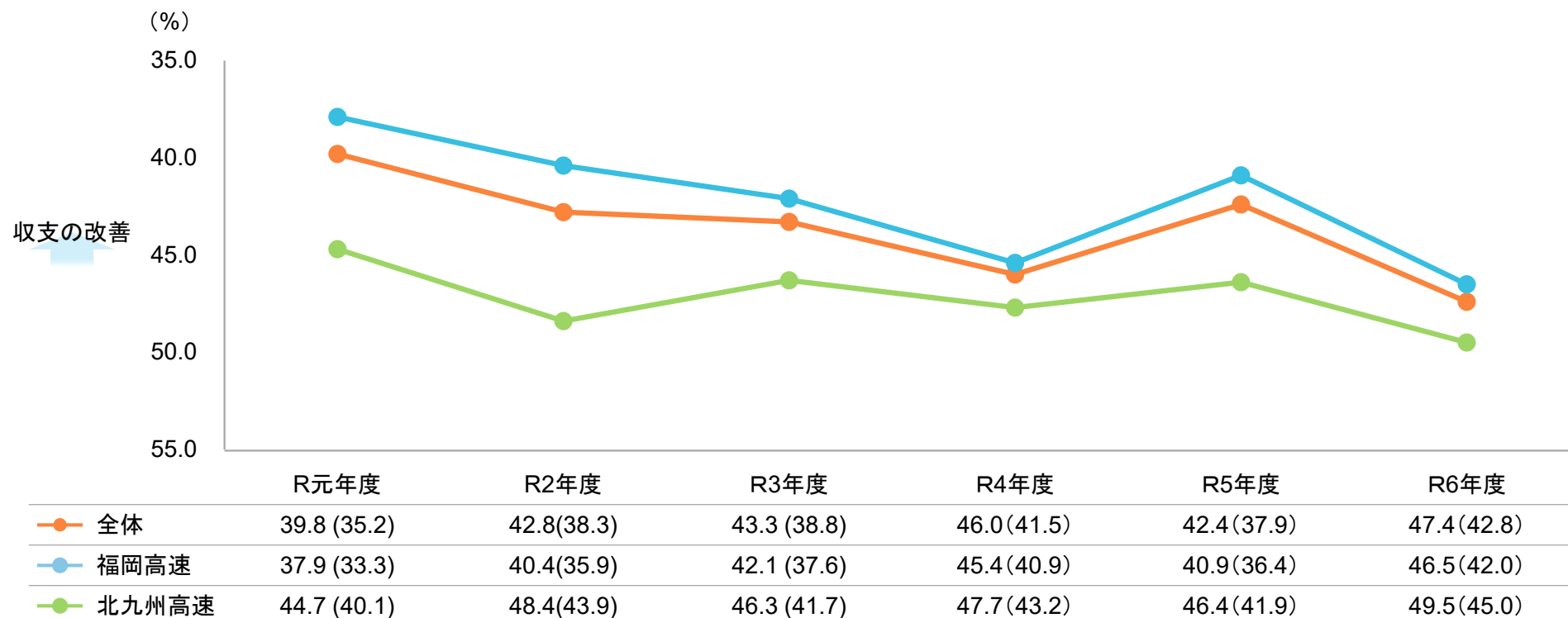
+

損補

× 100

収益(料金収入等)

収支率の推移(令和元年度～令和6年度)



注1) 割合は百万円単位で計算しています

注2) () 内の数値は損失補てん引当金を考慮しない場合の収支率です

キャッシュ・フロー計算書

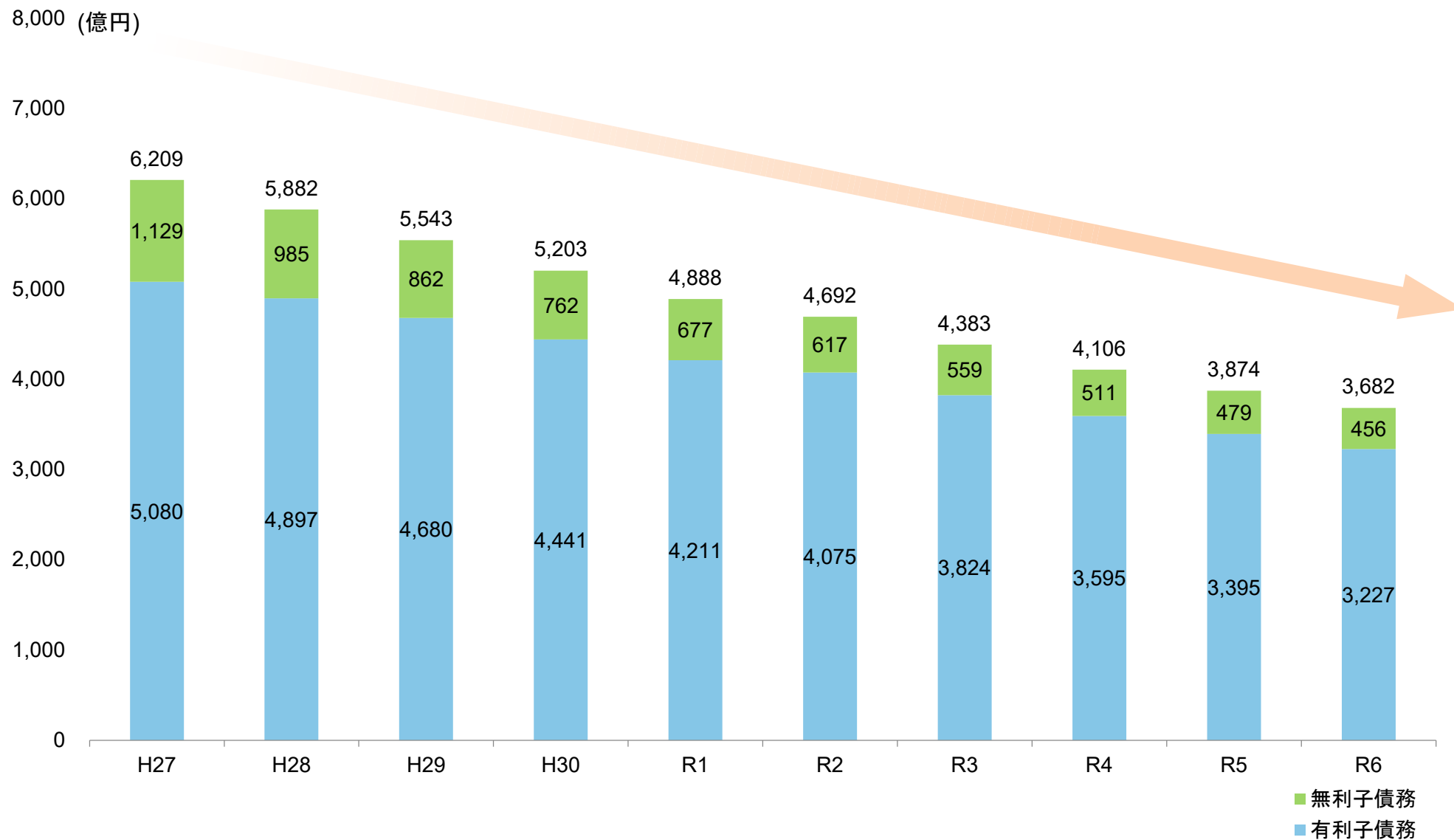
- 営業活動によるキャッシュ・フローは、年間300億円超となっており安定的に推移しています。
- 投資活動によるキャッシュ・フローは、主に福岡高速3号線(空港線)の建設、北九州高速の耐震補強事業によるものです。(単位: 億円)

	R6年度(A)	R5年度(A)	増減額(A-B)
I 営業活動によるキャッシュ・フロー			
当期償還準備金繰入	321.6	351.4	△29.8
退職給与引当金等の増減額	0.3	0.2	0.1
損失補てん引当金の増減額	27.5	27.5	0.0
債券・長期借入金利息等	26.9	28.4	△ 1.5
債券・長期借入金利息等の支払額	△27.0	△ 28.5	1.5
その他	15.6	△13.0	28.6
営業活動によるキャッシュ・フロー	364.9	366.0	△1.1
II 投資活動によるキャッシュ・フロー			
事業資産の取得による支出	△ 33.5	△ 11.0	△22.5
建設仮勘定の取得による支出	△ 146.3	△ 53.5	△92.8
固定資産の取得による支出	△ 2.2	△ 2.2	0.0
事業資産等の売却による収入	0.1	0.0	0.1
投資活動によるキャッシュ・フロー	△ 181.9	△ 66.7	△115.2
III 財務活動によるキャッシュ・フロー			
短期借入による収入	0.0	0.0	0.0
短期借入金の返済による支出	0.0	0.0	0.0
債券・長期借入金による収入	51.2	63.0	△11.8
債券・長期借入金の返済による支出	△ 242.9	△ 294.9	51.9
出資金の受入による収入	9.0	5.4	3.7
財務活動によるキャッシュ・フロー	△ 182.7	△ 226.5	43.8
IV 現金及び現金同等物に係る換算差額	0.0	0.0	0.0
V 現金及び現金同等物の増加額	0.3	72.9	△ 72.6
VI 現金及び現金同等物期首残高	140.3	67.4	72.9
VII 現金及び現金同等物期末残高	140.6	140.3	0.3

注) 端数処理の関係上、合計において合致しない場合があります

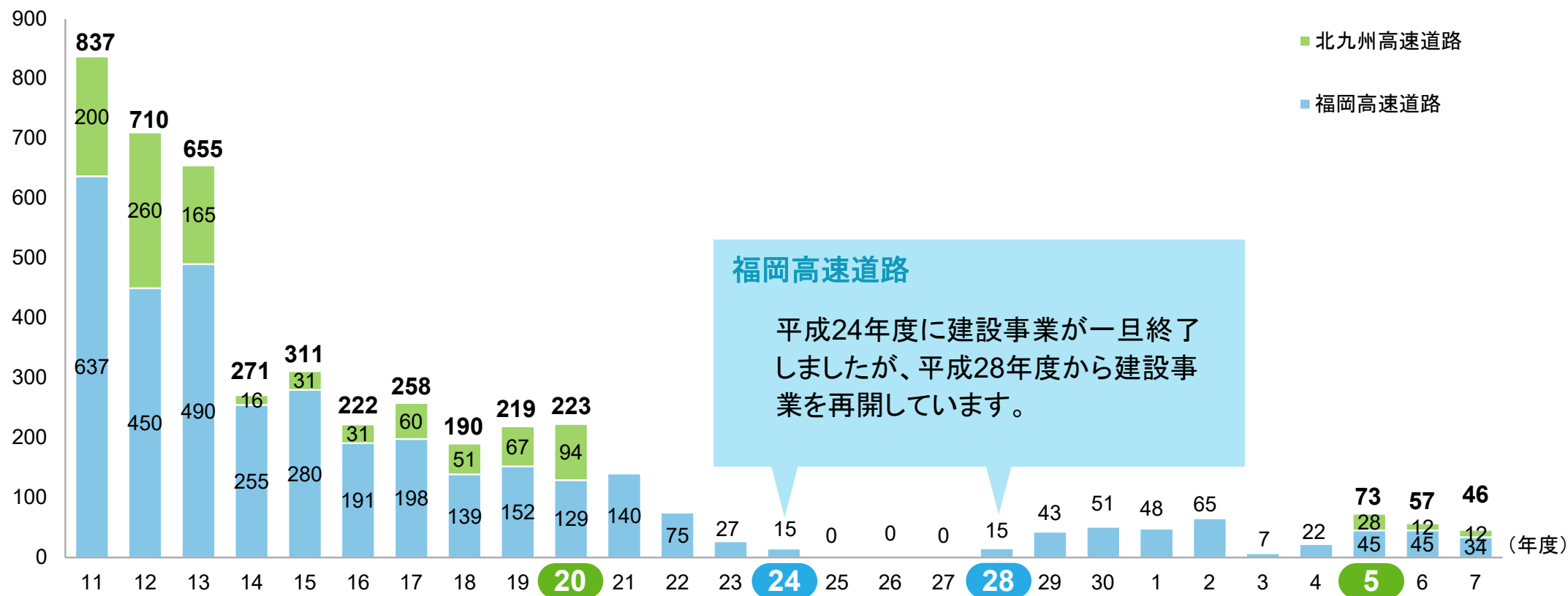
債務残高の推移

- 令和6年度末の債務残高は3,682億円
- 債務残高は毎年順調に減少



高速道路建設事業費の推移

(億円／年)



福岡高速道路

平成24年度に建設事業が一旦終了しましたが、平成28年度から建設事業を再開しています。

北九州高速道路

平成20年度に建設事業が一旦終了しましたが、令和5年度から建設事業を再開しています。

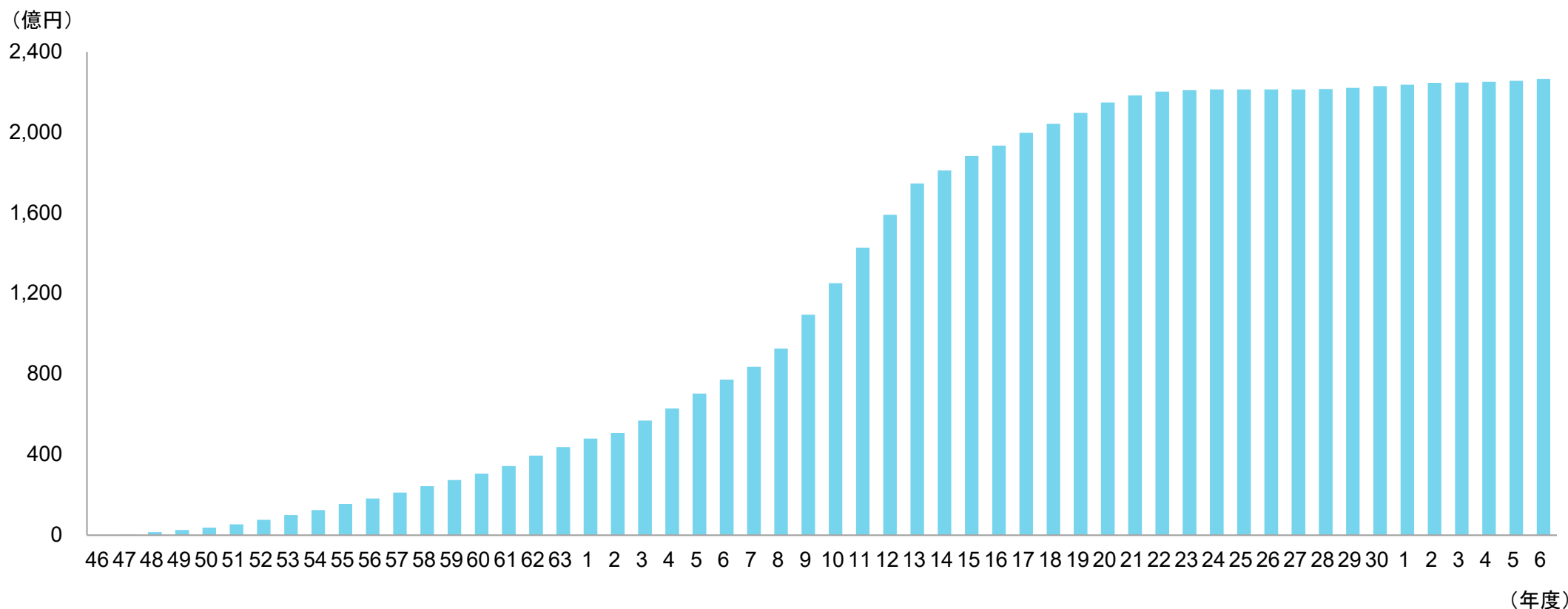
出資金

- 福岡北九州高速道路の整備に要する資金の一部は、計画的な事業執行や安定した償還が可能となるよう国の無利子貸付金とともに、地方公共団体（設立団体）の出資金により構成

（単位：億円）

出資団体別累計 （令和7年3月末現在）	出資金	地方公共団体（設立団体）		
		福岡県	福岡市	北九州市
	2,265	1,132	842	290

出資金累計（基本金）の推移



令和7年度収入支出予算(事業別)

(単位: 億円)

区分	収 入				支 出			
	科目	R7年度 予算額(A)	R6年度 予算額(B)	(A)/(B)	科目	R7年度 予算額(A)	R6年度 予算額(B)	(A)/(B)
建設事業	県・市出資金	7	9	79.6%	高速道路建設費等	39	51	76.6%
	政府無利子貸付金	11	14	79.6%	一般管理費	5	5	103.4%
	特別転貸債	16	20	79.6%	支払利息	1	1	128.0%
	民間資金(建設)	11	14	79.6%				
	合 計	45	57	79.6%	合 計	45	57	79.6%
管理事業	料金収入	602	601	100.1%	維持改良費	222	220	101.0%
	民間借入金(借換)	245	15	1652.3%	業務管理費	108	108	99.6%
	市中銀行借入金	40	40	100.0%	一般管理費	19	18	100.8%
	原因者負担金受入	1	1	120.0%	業務外支出	539	310	173.7%
	雑収入	1	1	116.6%	元金償還金	472	243	194.1%
	(収支差)	(227)	(228)	99.5%	市中銀行借入金償還金	40	40	100.0%
					支払利息	27	27	100.4%
					原因者負担補修費等	1	1	120.0%
	合 計	889	658	135.1%	合 計	889	658	135.1%
その他	受託業務収入等	14	13	114.5%	受託業務費等	14	13	114.5%
	合 計	14	13	114.5%	合 計	14	13	114.5%
	総合計	949	728	130.4%	総合計	949	728	130.4%

注1) 令和7年度は当初予算額を記載しています

注2) 千万単位で四捨五入しているため、5千万円未満は表記上0となっています

注3) 端数処理の関係上、合計において合致しない場合があります

償還計画図

福岡・北九州高速道路の償還計画

供用延長

111.5km

事業費

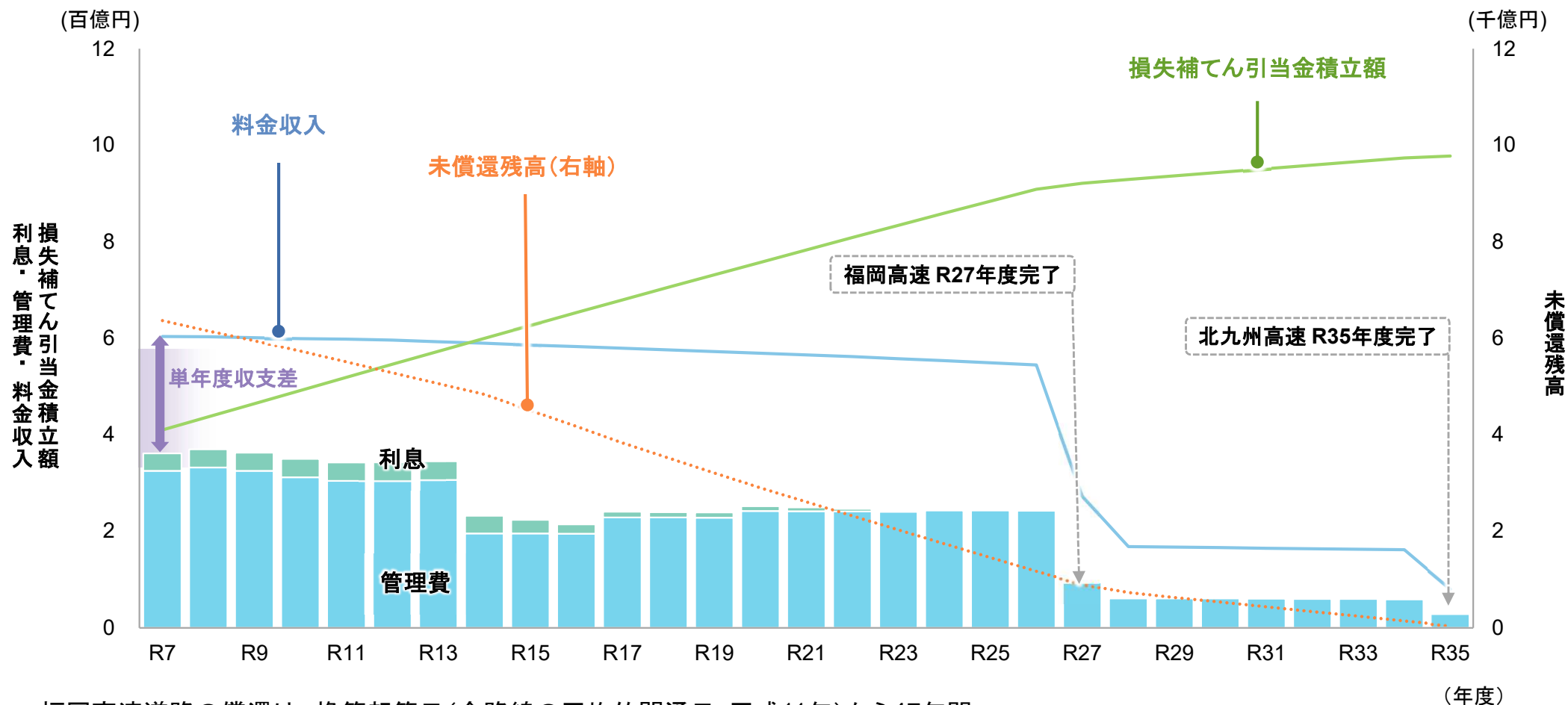
1兆2,571億円

償還完了

令和35年度

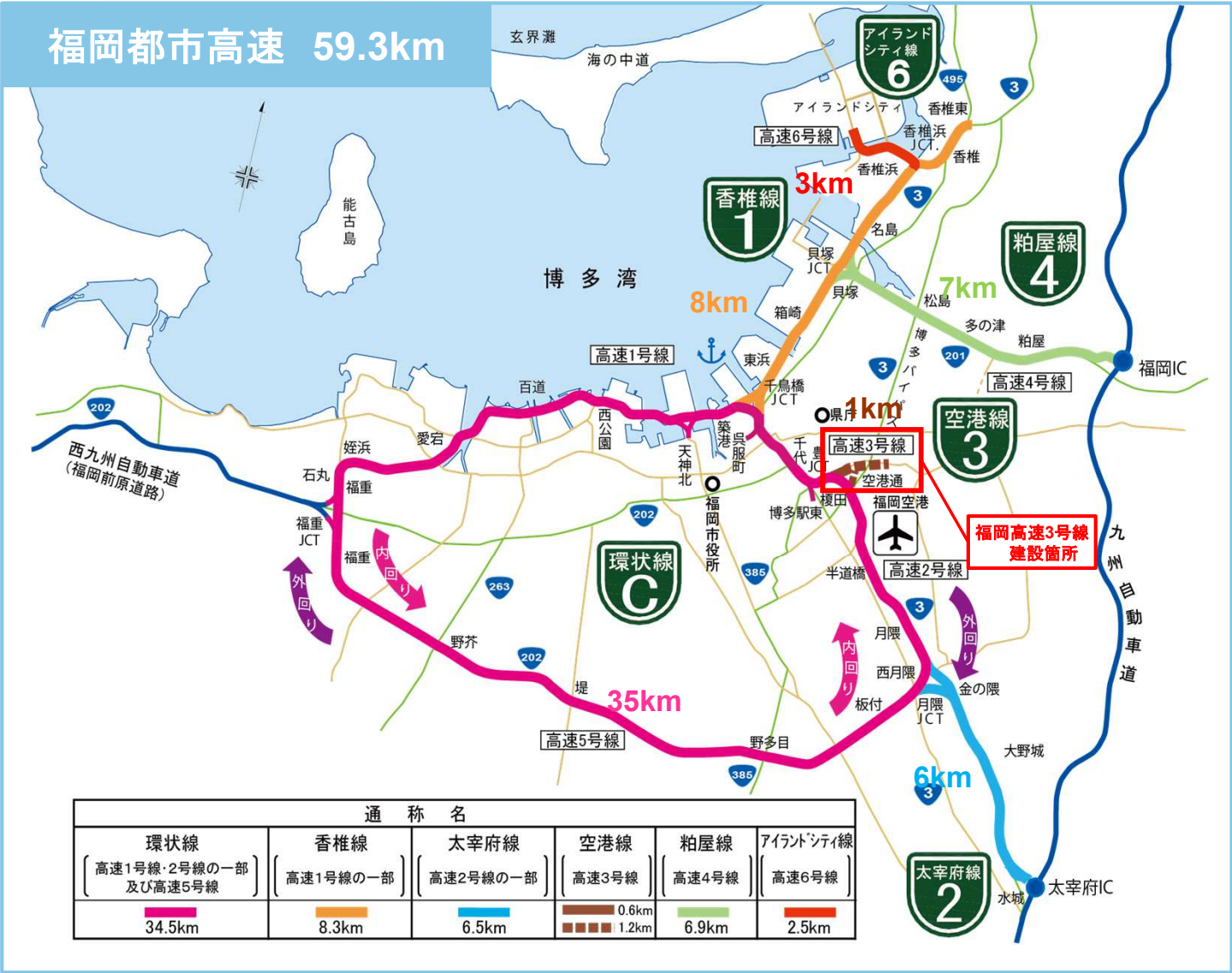
損失補てん引当金額

977億円



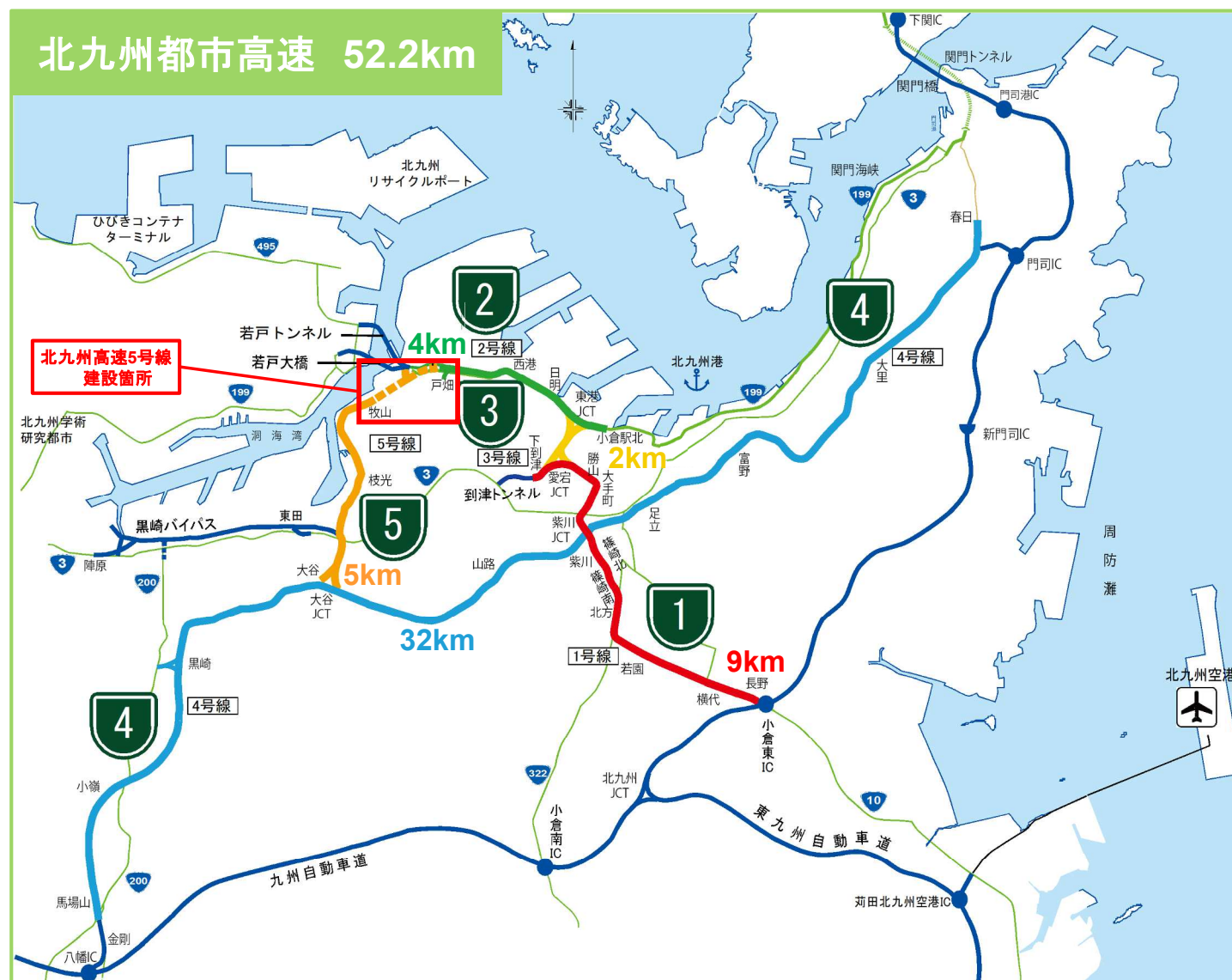
- 福岡高速道路の償還は、換算起算日(全路線の平均的開通日・平成11年)から47年間
- 北九州高速道路の償還は、換算起算日(全路線の平均的開通日・平成5年)から60年間

路線図



(令和5年3月末日現在)

路線図

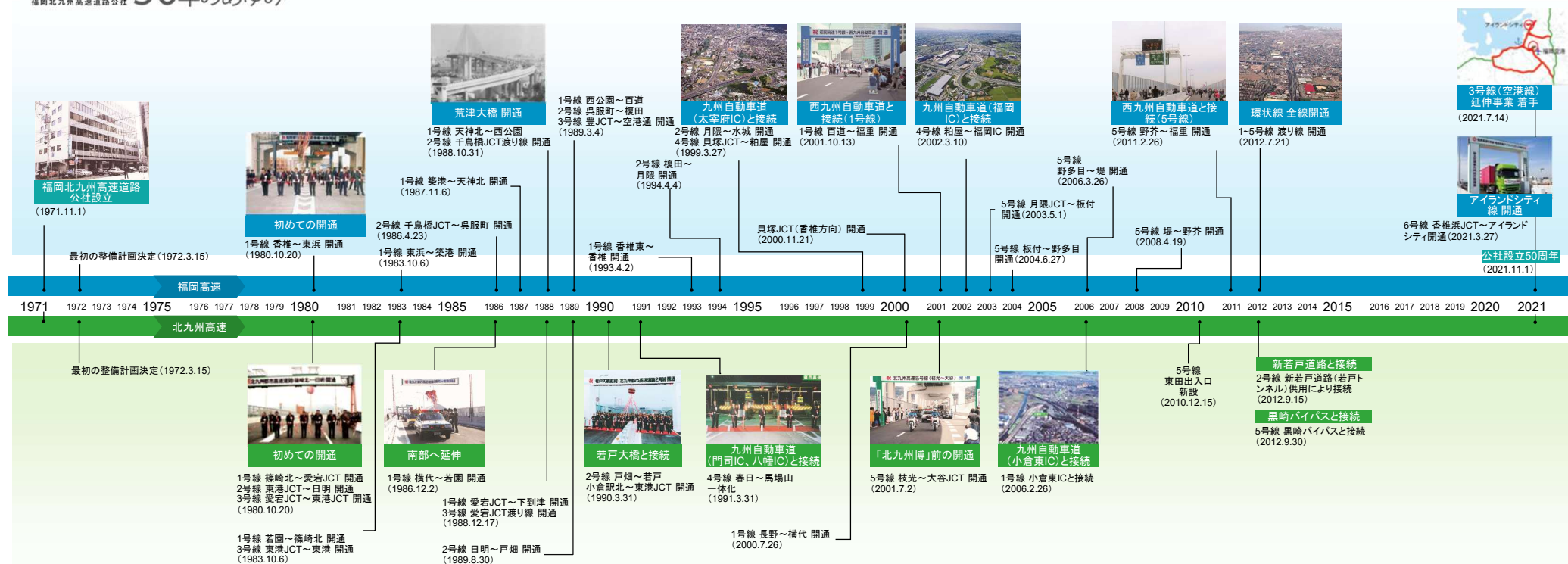


(令和7年3月末日現在)

公社50年のあゆみ

- 当公社は、交通円滑化のための都市高速道路の建設、管理を目的として、福岡県、福岡市及び北九州市の出資により、昭和46年(1971年)11月に設立され、令和3年に50周年の節目を迎えました。昭和55年(1980年)に福岡高速、北九州高速の最初の供用を開始してから、令和3年福岡高速アイランドシティ線まで順次供用を行い、都市高速は福岡、北九州あわせて延長108.8kmのネットワークに成長しました。この間都市高速をご利用いただいた約28億台のお客様をはじめ県民・市民の皆様のご理解、関係者や関係機関のご支援とご協力に、心より感謝申し上げます。
- 50周年キャッチコピー「あなたと街に生まれ、あなたと街を繋いでいく。」のように、この50周年を新たな出発点として、これからもお客様に満足いただけるよう、安全・安心・円滑な質の高い都市高速サービスを提供し、お客様の豊かな未来と地域社会の発展に貢献してまいります。

HISTORY 50年のあゆみ



- 本資料は、投資家の皆さまへの情報提供のみを目的としたものであり、債券の募集、売出し及び売買の勧誘などを目的としたものではありません。
- 本資料の中でお示した将来の見通し又は予測は、本公社として現時点で妥当と考えられる範囲内にあるものの、確実な実現を約束するものではありません。
- 債券へのご投資の判断にあたりましては、当該債券の発行などにあたり作成された最終債券内容説明書など、入手可能な直近の情報を必ずご確認ください、皆さまのご自身の責任でご判断くださいますようお願い申し上げます。

本資料に関するお問い合わせ先

福岡北九州高速道路公社 総務部 財務課 予算・資金係

TEL	092 - 631 - 3289(直通)
FAX	092 - 631 - 0128
URL	https://www.fk-tosikou.or.jp/



福北公社

検索