

平成24年度 運営会議

平成24年5月30日

目 次

平成23年度決算及び平成24年度予算

1	平成23年度事業概要及び決算 - 収支と償還の状況 -	1
2	平成24年度事業計画及び予算	5
3	最近の交通量と収入	11

課題と取り組み

	福岡高速道路の老朽化・予防保全対策に対する償還期間の延長	14
	福北チャレンジ（アセット・マネジメント）	19
	福岡高速の環状化に伴う効果	20
	アイランドシティへの自動車専用道路	25
	北九州高速1区間割引社会実験の結果	27
	売上増進に向けての取り組み	30

福岡北九州高速道路公社

平成23年度決算及び平成24年度予算

1 平成23年度事業概要及び決算 - 収支と償還の状況 -

(1) 事業実施概要

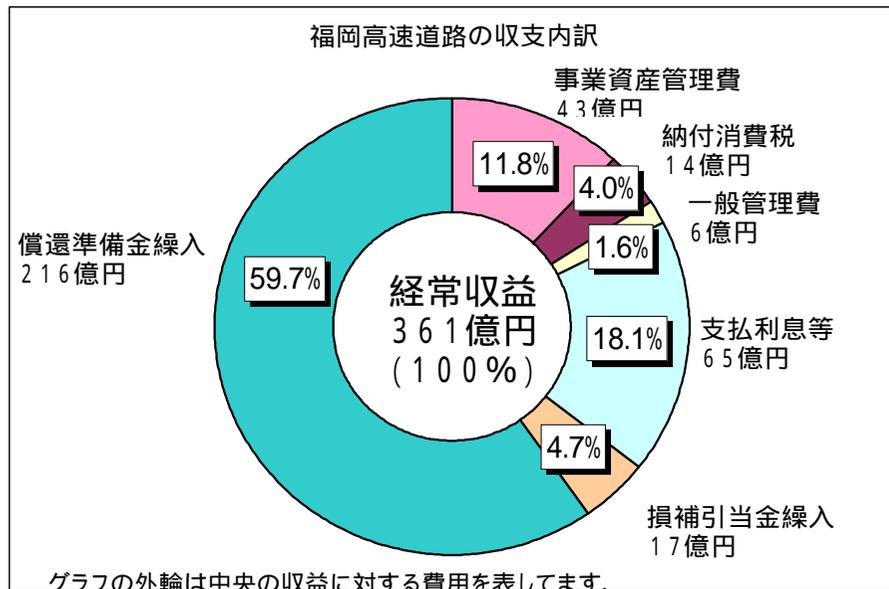
- ・平成24年全線完成を図るため、福岡高速5号線福重ジャンクション部(0.9km)を建設中。
- ・営業中区間(福岡高速55.9km、北九州高速49.5km)の適正な維持管理、安全で快適な都市高速を目指し、お客様サービスの向上を図り一層の利用促進に取り組んだ。

(2) 損益収支の概要

決算見込値

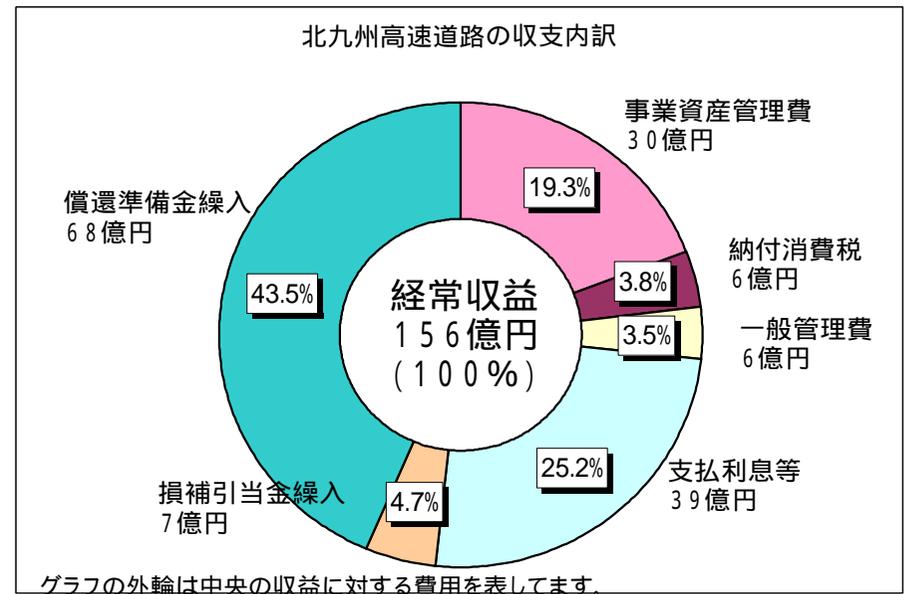
福岡高速道路

平成23事業年度の福岡高速道路部門の収支は、
経常収益 **361億円** に対し、経常費用 **145億円**、差引き収支差は **216億円** となり、これを償還準備金繰入として計上しています。



北九州高速道路

平成23事業年度の北九州高速道路部門の収支は、
経常収益 **156億円** に対し、経常費用 **88億円**、差引き収支差は **68億円** となり、これを償還準備金繰入として計上しています。



(3) H23事業年度: 損益の概念図

決算見込値

福岡・北九州全体

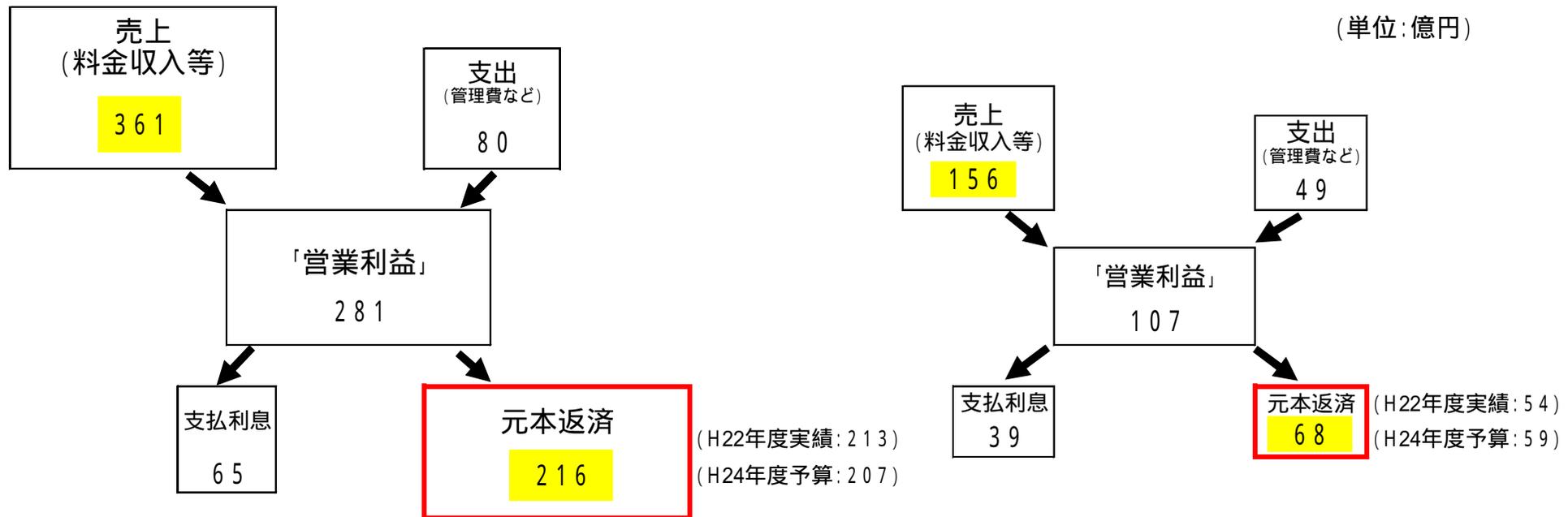
- ・営業中道路の未償還残高: **9,908億円** (対前年度 271億円) **【1兆円を切った】**
うち有利子負債: 5,775億円(58.3%) (対前年度 131億円)

福岡高速道路

- ・営業中道路の未償還残高: **6,397億円** (対前年度 205億円)
うち有利子負債残高: 3,601億円(56.3%) (対前年度 99億円)

北九州高速道路

- ・営業中道路の未償還残高: **3,511億円** (対前年度 66億円)
うち有利子負債残高: 2,174億円(61.9%) (対前年度 32億円)

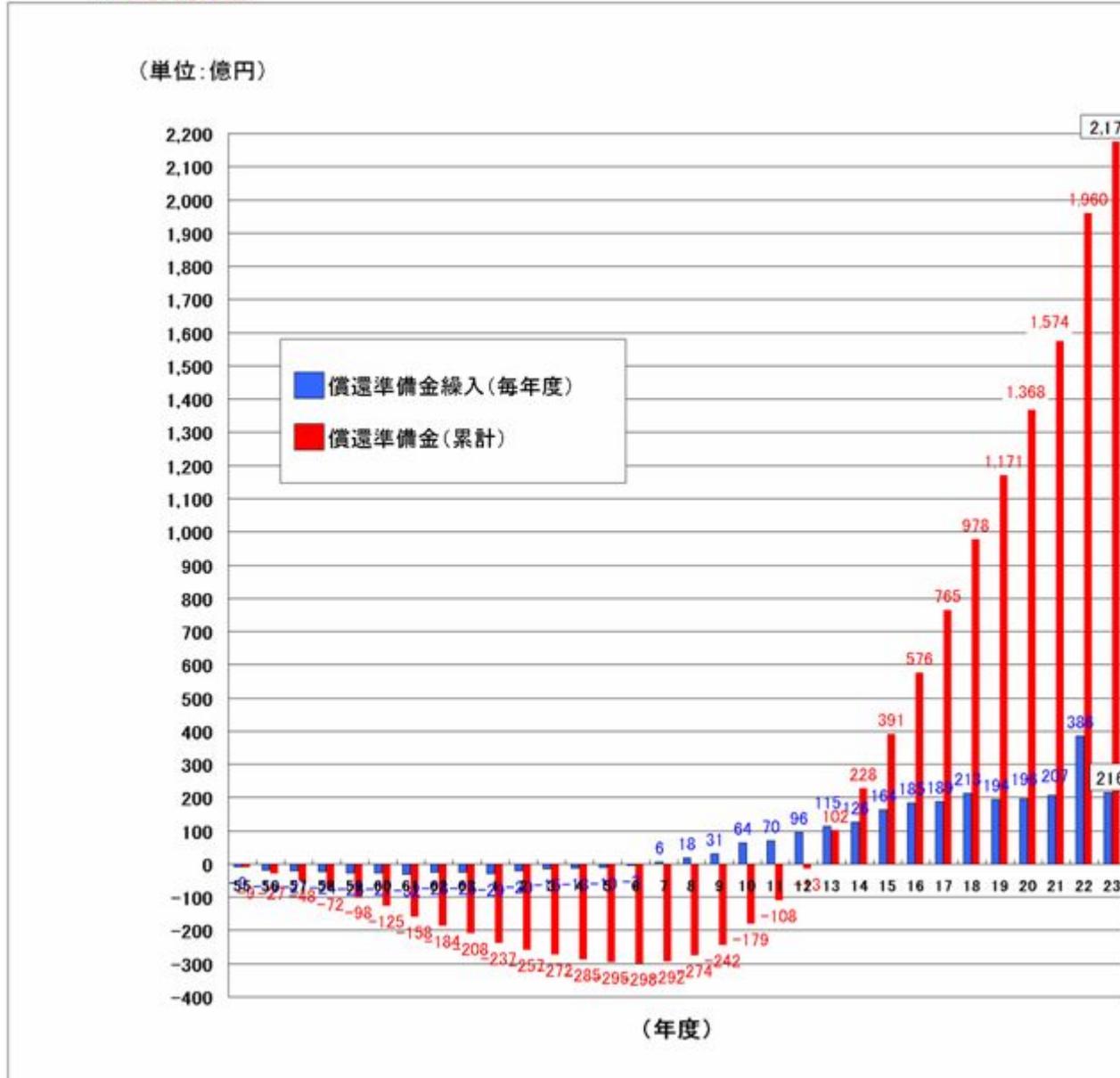


売上げには、料金収入のほか、雑収入が含まれています。

各項目の金額については四捨五入の処理をしているため、元本返済で端数調整しているところがあります。

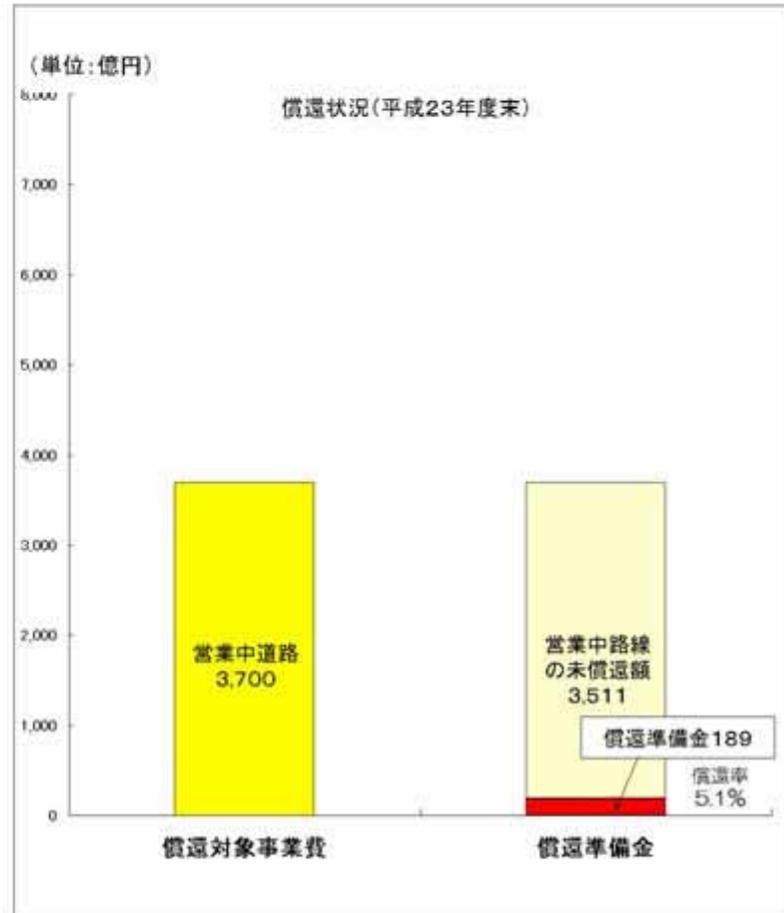
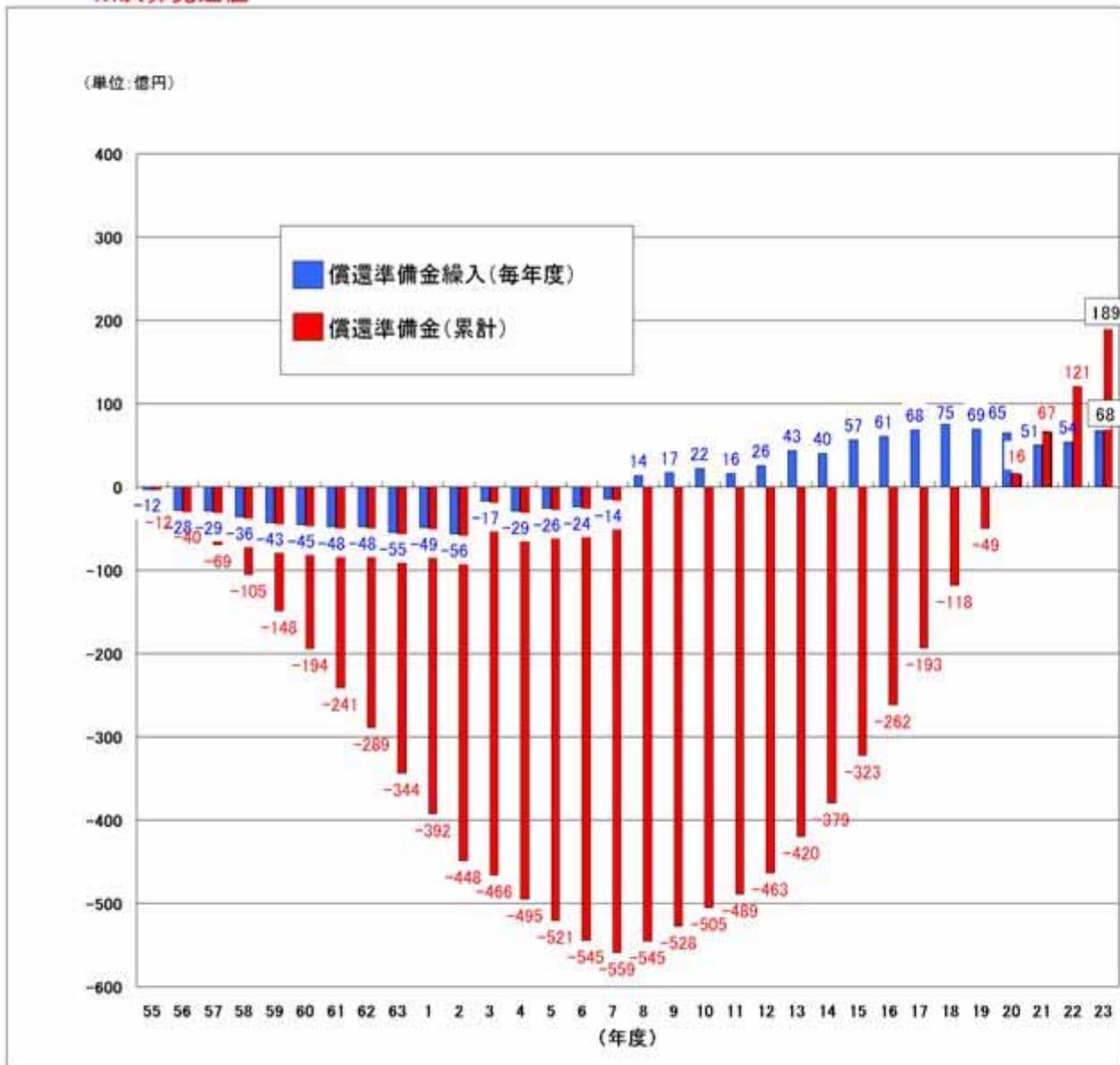
(4) 償還準備金の推移と償還状況

① 福岡高速
※決算見込値



② 北九州高速

※決算見込値



(単位:億円)

営業中道路の 資産総額	資産見返 交付金	営業中道路 (償還対象額)	償還準備金	未償還残高
A	B	C=(A-B)	D	E=(C-D)
3,746	46	3,700	189	3,511

2 平成24年度事業計画及び予算

(1) 事業実施計画

建設事業

九州自動車道、西九州自動車道と連携した放射環状型自動車専用道路網の開通に向けて、福岡高速5号線福重ジャンクション部(0.9km)の事業進捗を図り、**平成24年7月21日(土)**の開通を目指す。これにより都市高環状線が全通する。

営業管理

営業中区間(福岡高速56.8km、北九州高速49.5km)の適正な維持管理、安全で快適な都市高速を目指し、お客様サービスの向上を図り、増収を目指す。

(2) 平成24年度収入支出予算

(単位:億円)

事業区分	収入				支出			
	項目	福岡高速	北九州高速	計	項目	福岡高速	北九州高速	計
建設事業	設立団体出資金	4	-	4	高速道路建設費	10	-	10
	政府無利子貸付金	5	-	5	調査費	0	-	0
	特別転貸債	4	-	4	一般管理費	4	-	4
	民間借入金	2	-	2	建設利息	1	-	1
	小計	15	-	15	小計	15	-	15
管理業務	高速道路料金収入	354	153	507	維持改良費	40	23	63
	駐車場料金収入	1	1	2	業務管理費	40	24	64
	民間借入金	197	183	380	一般管理費	7	7	14
	業務外収入	1	1	2	業務外支出	466	284	750
					(内 元金償還金)	(403)	(245)	(648)
					(内 支払利息等)	(63)	(39)	(102)
	小計	553	338	891	小計	553	338	891
その他	受託業務収入	0	1	1	受託業務費	0	1	1
合計		568	339	907		568	339	907

償還準備金繰入(予定) (単位:億円)

	福岡高速	北九州高速
償還準備金繰入	207	59

福岡高速5号線(福重ジャンクション部)施工状況

【 5号線から1号線方向 】

H23.5月時点



H24.5月時点



福重JCT完成予想CG

着手前の状況写真



毎日新聞社提供

完成予想CG



平成23年2月26日開通

西九州自動車道

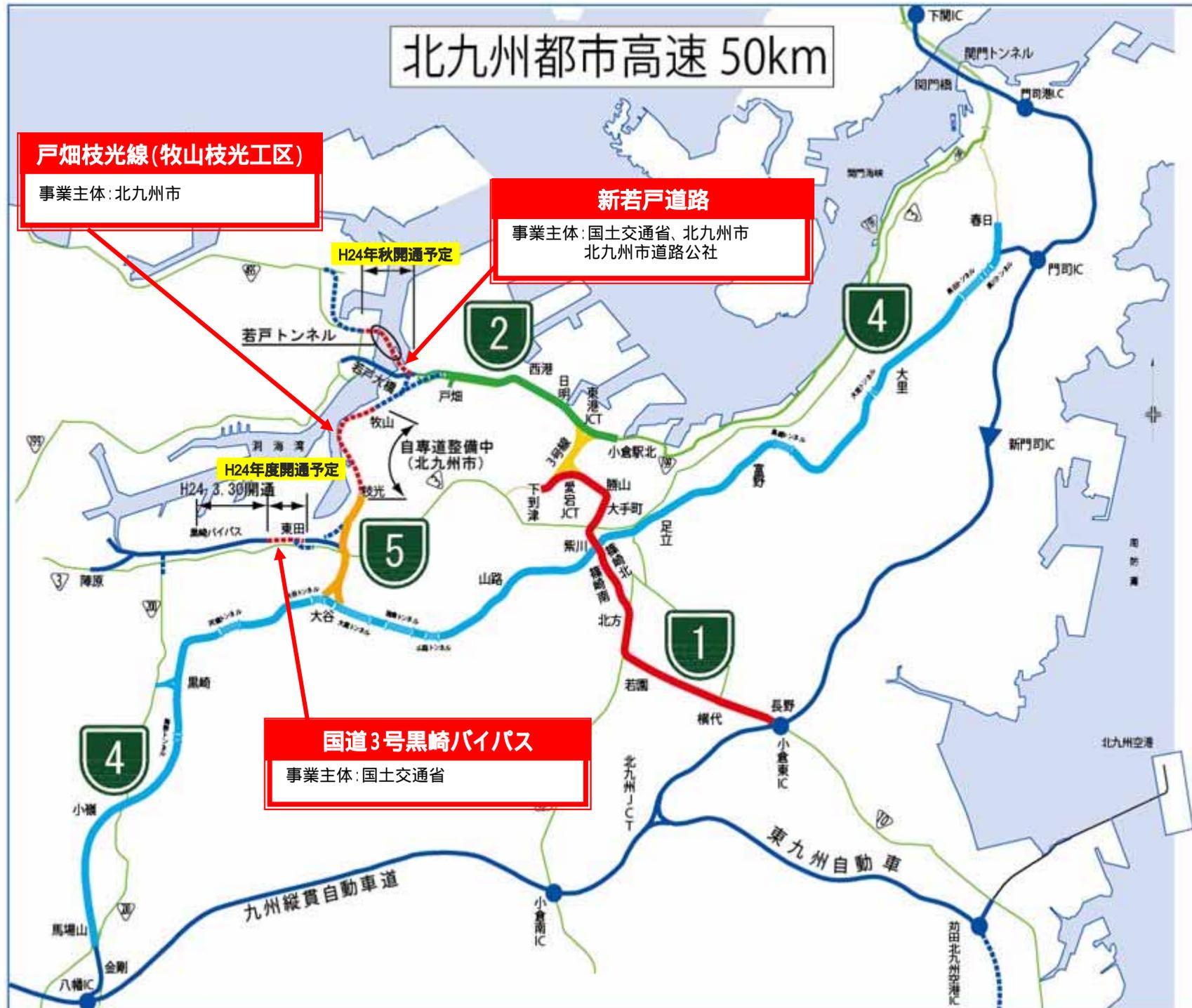
平成24年7月21日開通予定

内回り

外回り

高速1号線

高速5号線



国道3号黒崎バイパス

国道3号
黒崎バイパス

前田ランプ
H24.3.30開通
陣原前田間
供用中

東田出入口
(都市高速)
との接続
【H24年度】

東田出入口

都市高速5号線

平成24年3月下旬撮影

新若戸道路

平成24年4月中旬撮影
若戸大橋主塔より戸畑側を望む

新若戸道路

若戸大橋

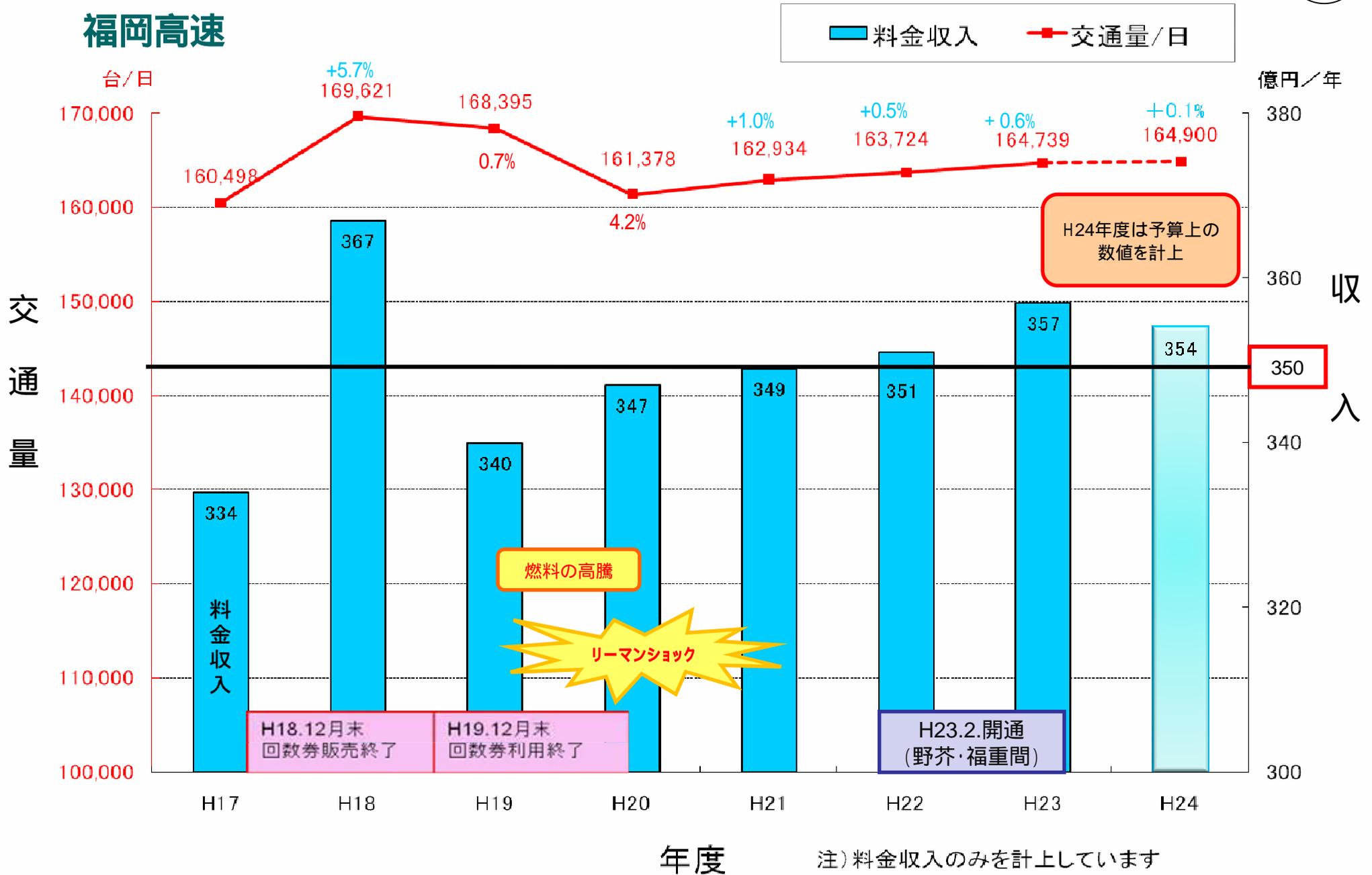
戸畑枝光線

平成24年4月中旬撮影
都市高速枝光端部より戸畑側を望む

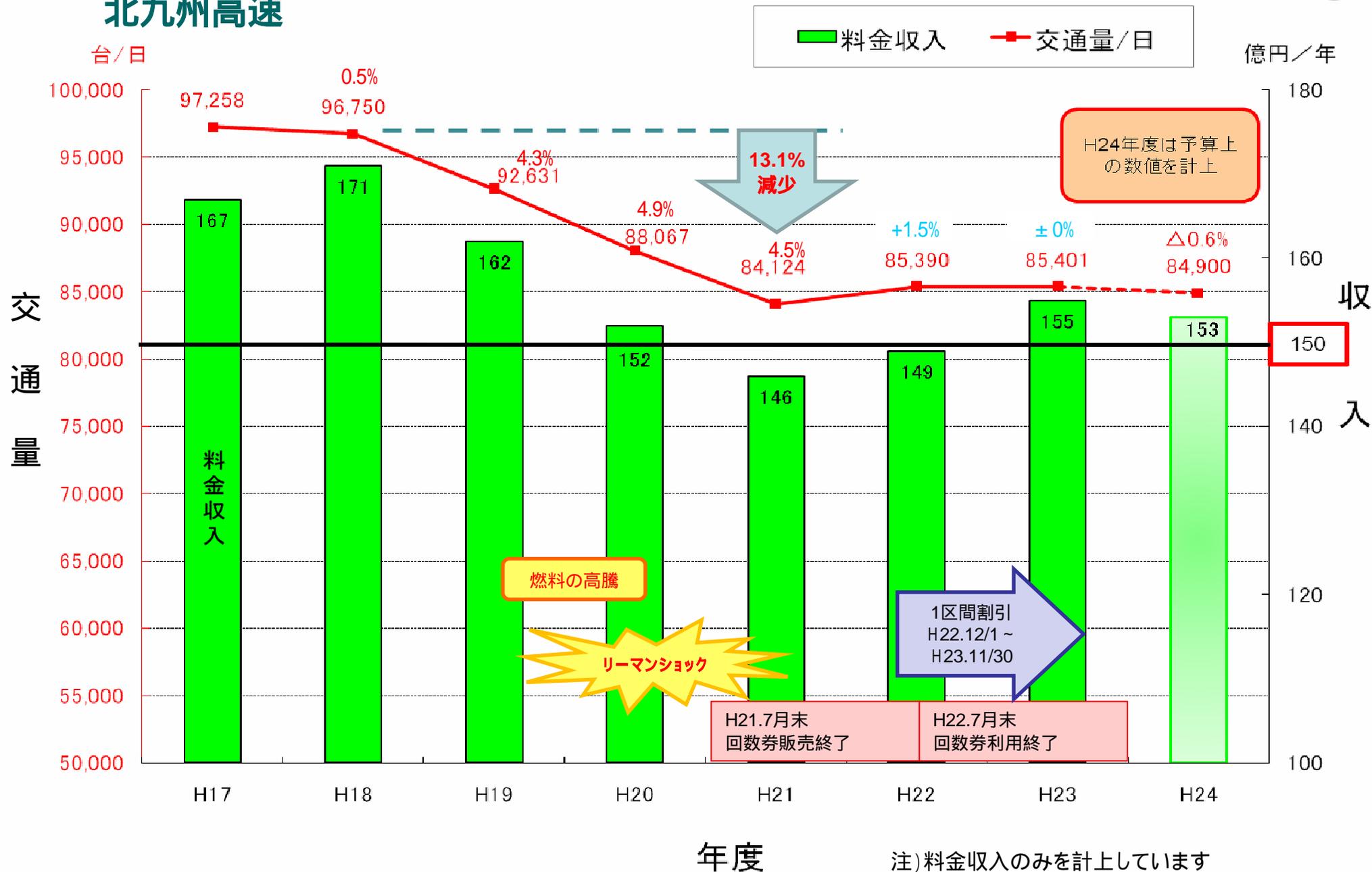
戸畑方面
大谷方面

4 最近の交通量と収入

福岡高速

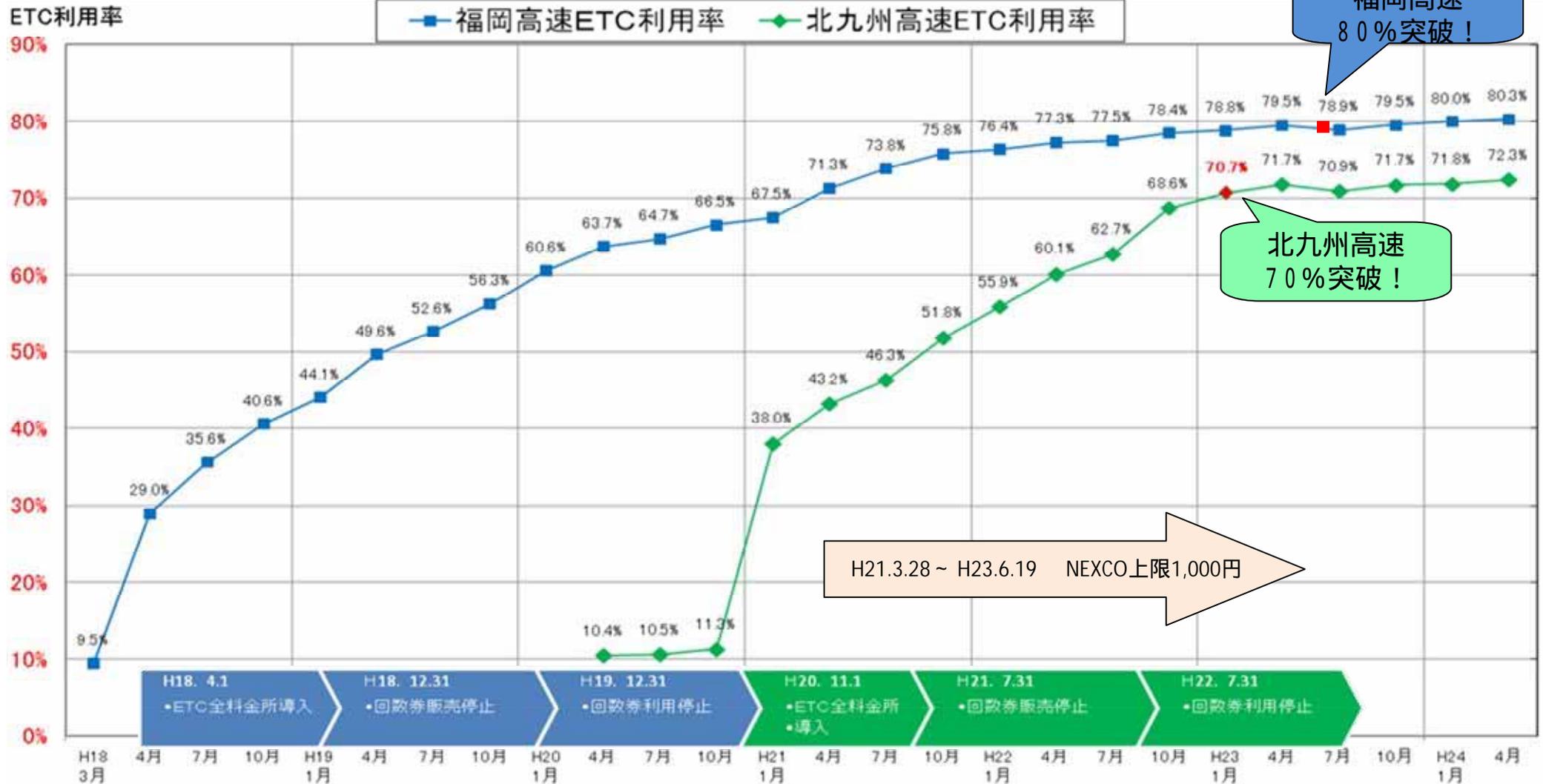


北九州高速



ETC利用率の推移

- 1) ETC導入(福岡:平成18年、北九州:平成20年)以降、着実に利用率は伸びている。
- 2) 福岡高速では、平成23年6月に利用率80%を突破(80.0%)
- 3) 北九州高速では、平成23年1月に利用率70%を突破(70.7%)



課題と取り組み

福岡高速道路の老朽化・予防保全対策に対する償還期間の延長 (40年 47年)

1. 平成23年12月24日『平成24年度 道路局予算』決定時において

適正な料金水準のもとで採算性を確保しつつ、老朽化・予防保全対策を実施するため、**償還期間**を現行の40年以内から**50年以内に延長する制度**が創設された。

2. これにより、整備計画56.8km網の最後となる福重ジャンクション部0.9kmの供用に向け、道路管理者の同意と債務保証の議決を経て、平成24年4月3日に40年を**47年に延長**することを内容とする料金認可申請を行った。

債務保証の議決内容

事 項	期 間	限 度 額
福岡北九州高速道路公社の福岡高速道路の償還計画変更に対する債務保証	平成24年度から平成57年度まで	68億円(縣市折半保証)

3. 今回認可において、計画した老朽化・予防保全対策(約630億円)はP16～P18のとおり

H24年5月現在

道路ネット 年数	福岡高速	北九州高速	首都高速	阪神高速
最初の開通年 (A)	1980年 (S55)	1980年 (S55)	1962年 (S37)	1964年 (S39)
償還完了年 (B)	2038年 (H50) → 2045年 (H57)	2043年 (H55)	2050年	2050年
償還までの年数 (B - A)	58年 → 65年	63年	88年	86年
2012年 (H24) からの年数	26年後 → 33年後	31年後	38年後	38年後
備考	申請中の料金 認可による	最新の料金 認可による	民営化後 45年	民営化後 45年

老朽化対策 ～現在発生している損傷への対応～

点検結果でAランク(要対策)と判定されたものを対象

塩害による損傷

【鋼橋腐食】

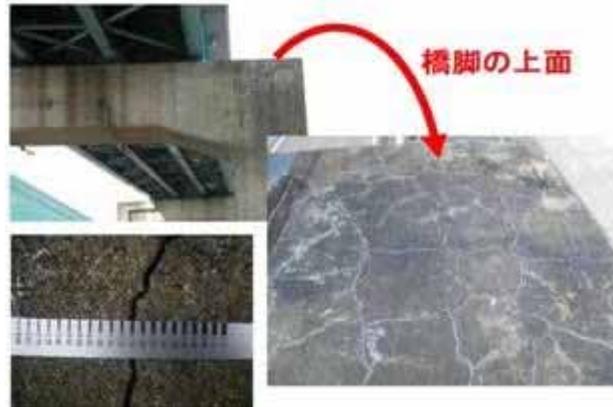


上部工16橋 + 下部工29基

補修：塗替塗装・あて板



【コンクリート劣化】



上部工60橋 + 下部工131基

補修：断面修復・剥落防止



大型車交通による損傷

【RC床版ひび割れ】



98橋

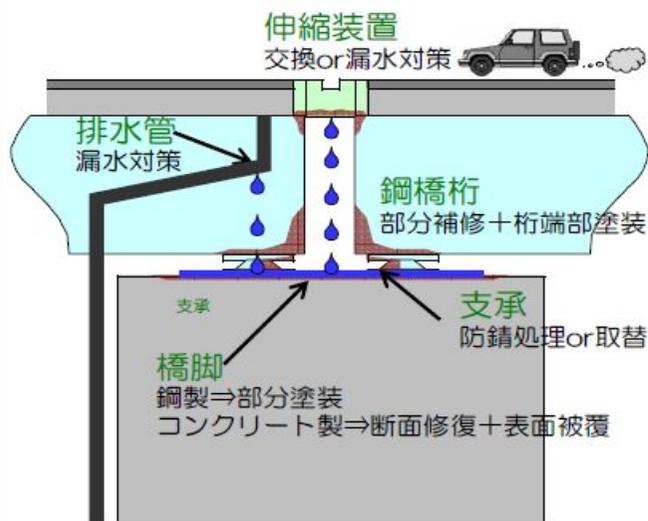
補修：床版補強 (+ 床版防水)



現在発見されている損傷と同様の損傷が軽微な段階で対策、発生を抑制することができるよう実施

桁端部改良

損傷が集中する桁端部に対し、ブラスト + 再塗装を実施。さらに、同一足場を利用して、伸縮装置や排水管の漏水対策、点検用マンホールの設置。



対象：5号線除く全路線
886箇所

コンクリートの表面保護工

塩害が懸念される1号線のうち、未対策の上下部工に対して、クラック注入や断面修復を実施した後、表面保護工を施工



対象：1号線の全桁,橋脚
上部工336径間,下部工231基

防水層の高性能化

【STEP1】
未施工区間に対し防水層を施工

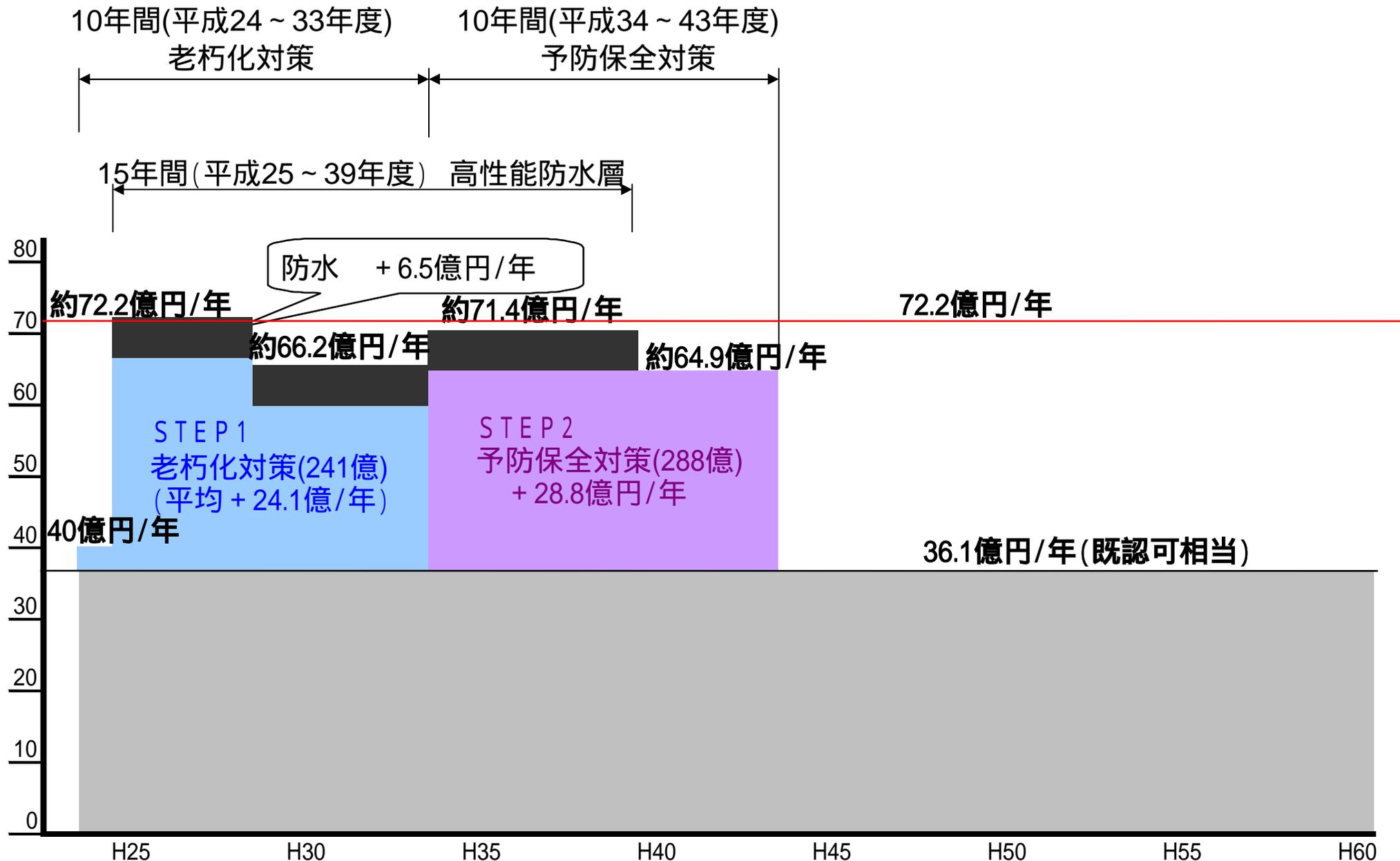


【STEP2】
従来防水層設置区間の舗装更新時に合わせた高機能防水化



対象：全路線
108万m²

老朽化・予防対策の投資イメージ



【福北チャレンジ（アセットマネジメント）】： コンパクトな組織を活かした合理的な維持管理への挑戦

【やりくり：全体計画に対応した福北チャレンジ】

長期的な維持管理を合理化

1) 健全度の評価

2) 戦略的な補修計画の立案

3) チェックアクションの確立

【やりかた：個別要素に対応した福北チャレンジ】

各要素を個別に合理化

4) 点検の選択と集中

5) 職員の技術力向上

6) 維持管理の手軽さ向上

7) できることは職員で実施



路下点検(都市高速 橋守)

8) 構造物の接近手法の改善



新しい手法(ロープアクセス)

9) 補修の選択と集中



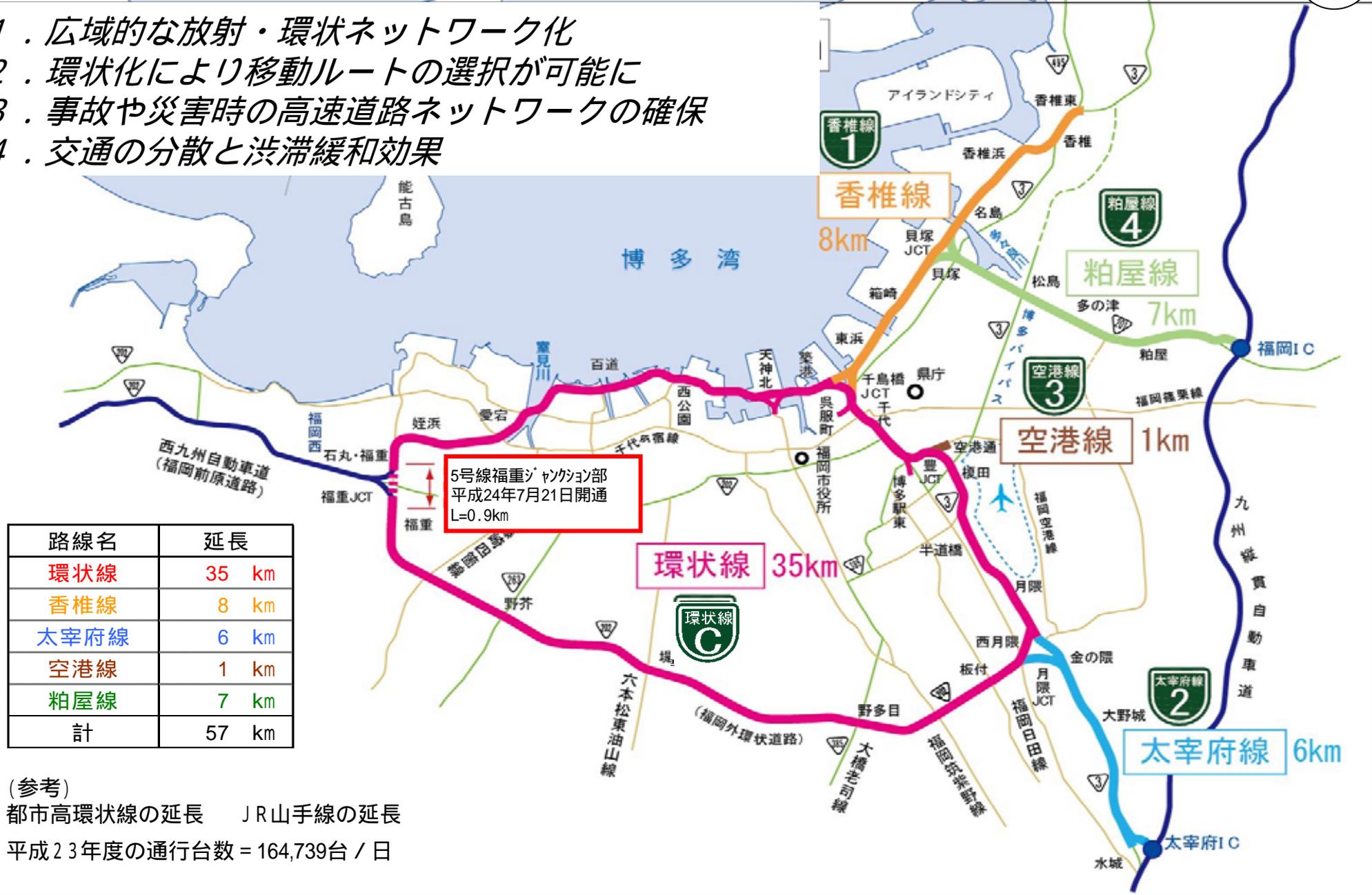
桁端リフレッシュ

10) 点検と簡易調査の同時施工

11) 情報の共有および有効活用

福岡高速の環状化に伴う効果

1. 広域的な放射・環状ネットワーク化
2. 環状化により移動ルートを選択が可能に
3. 事故や災害時の高速道路ネットワークの確保
4. 交通の分散と渋滞緩和効果



1. 広域的な放射・環状ネットワーク化



2. 環状化により移動ルートを選択が可能

22

環状化により「外回り・内回り・一般道」の3つの移動ルートを選択が可能となります。例えば、野芥口～天神間を外回りの利用すると一般道よりも20分短縮され、定時性も確保されます。



【移動ルートと所要時間】

- ・外回り (18分)
野芥口～福重経由～天神北～市役所
- ・内回り (23分)
野芥口～月隈経由～千代～市役所
- ・一般道 (38分)
野芥口～国道263号～国道202号～市役所

算出は道路交通センサスと実走行による。

3 . 事故や災害時の高速道路ネットワークの確保

例えば、福重JCT～天神北間が事故や災害等によって通行止めになった場合は、福重JCT～月隈JCT間が代替路として機能して、緊急時の道路ネットワークの信頼性が向上します。



4. 交通の分散と渋滞緩和効果

福岡高速の交通流が分散化して、千鳥橋JCTや半道橋付近などの朝夕の渋滞緩和が期待されます。

< 近年の事故等の変化 >

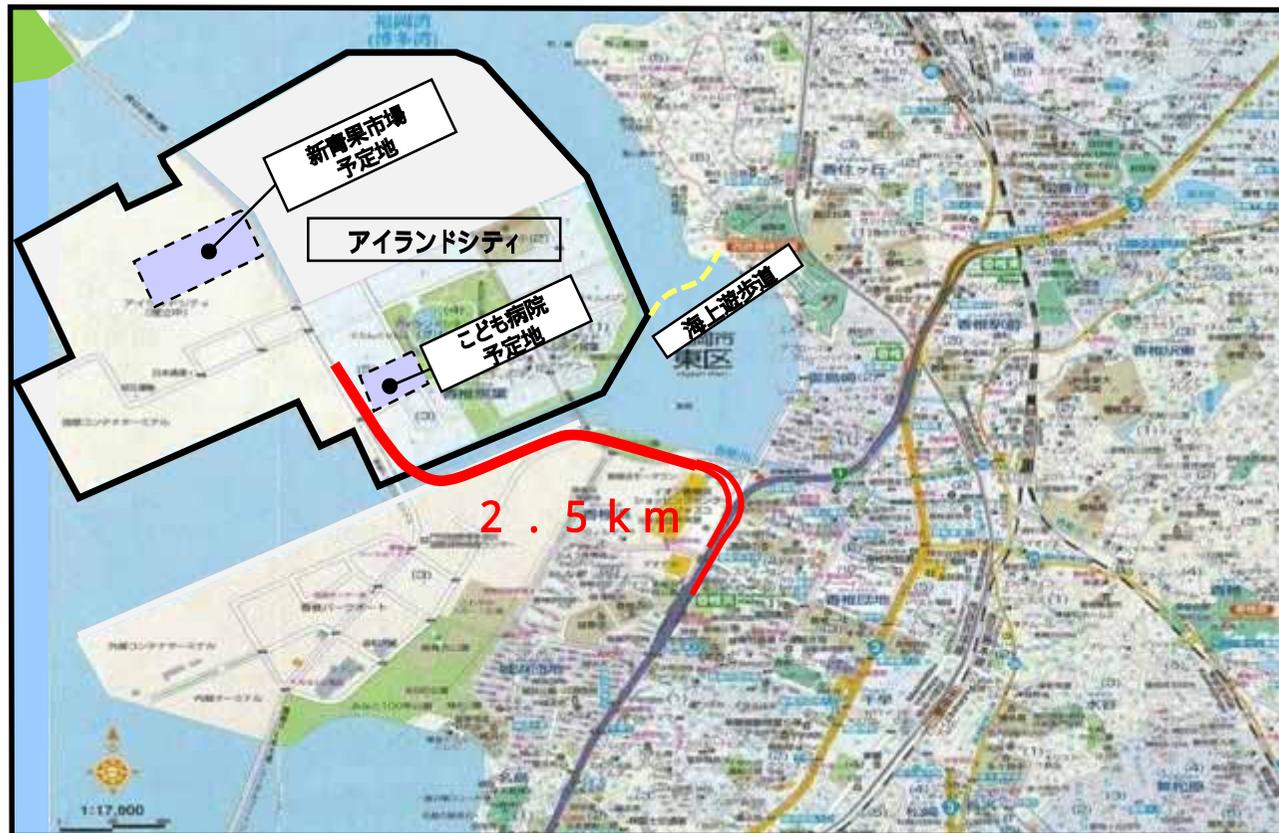
	H22年度	H23年度	増減
自然渋滞	228件	159件	30%
事故	571件	503件	12%



1. 目的

アイランドシティ線は、都市高速1号線とアイランドシティを結ぶ自動車専用道路であり、延長2.5 kmを新設することにより、東部地域全体の広域的な交通需要への対応を図ります。

2. 位置図・概要



1) 名称

自動車専用道路アイランドシティ線

2) 都市計画決定権者、事業予定者

都市計画決定権者：福岡県

事業予定者：福岡市、福北公社

3) 計画概要

延長：2.5 km

幅員：19 m

車線数：4車線

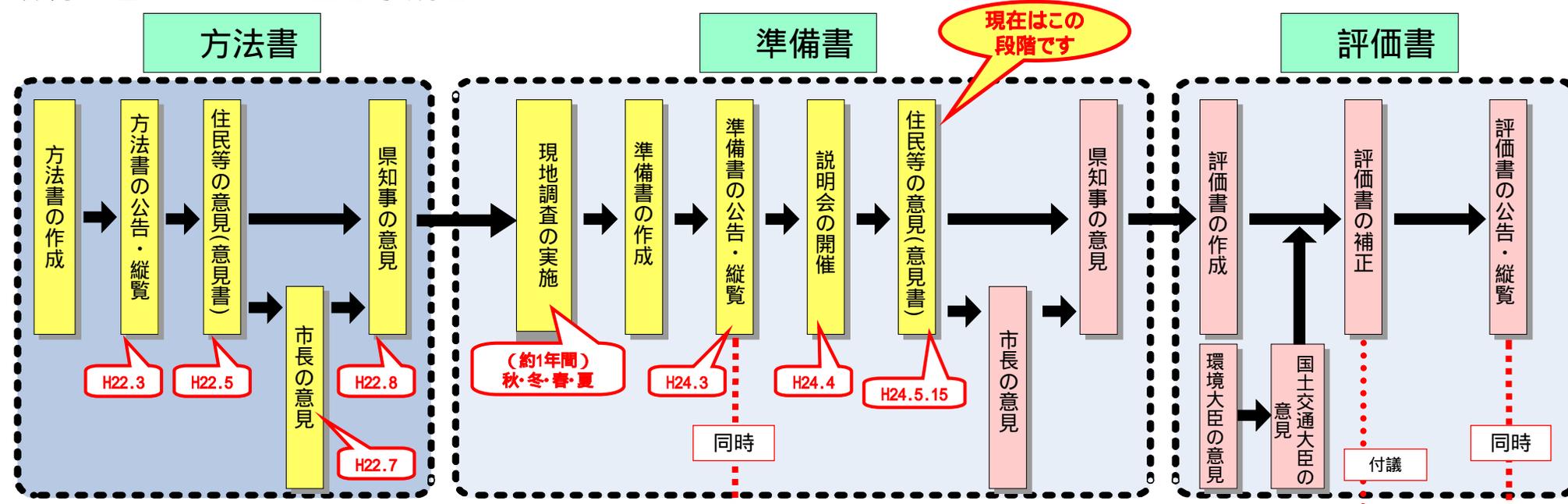
設計速度：60 km/h

道路の区分：第2種第2級

3. 環境アセスメントの実施

アイランドシティ線については、都市計画決定を行う福岡県と、事業予定者である福岡市及び福北公社が協力して、都市計画の手続きと同時に、環境保全の観点からよりよい事業計画を作り上げていくことを目的にした環境影響評価を進めています。

環境アセスメントの主な手続き



都市計画決定の主な手続き



実験の背景

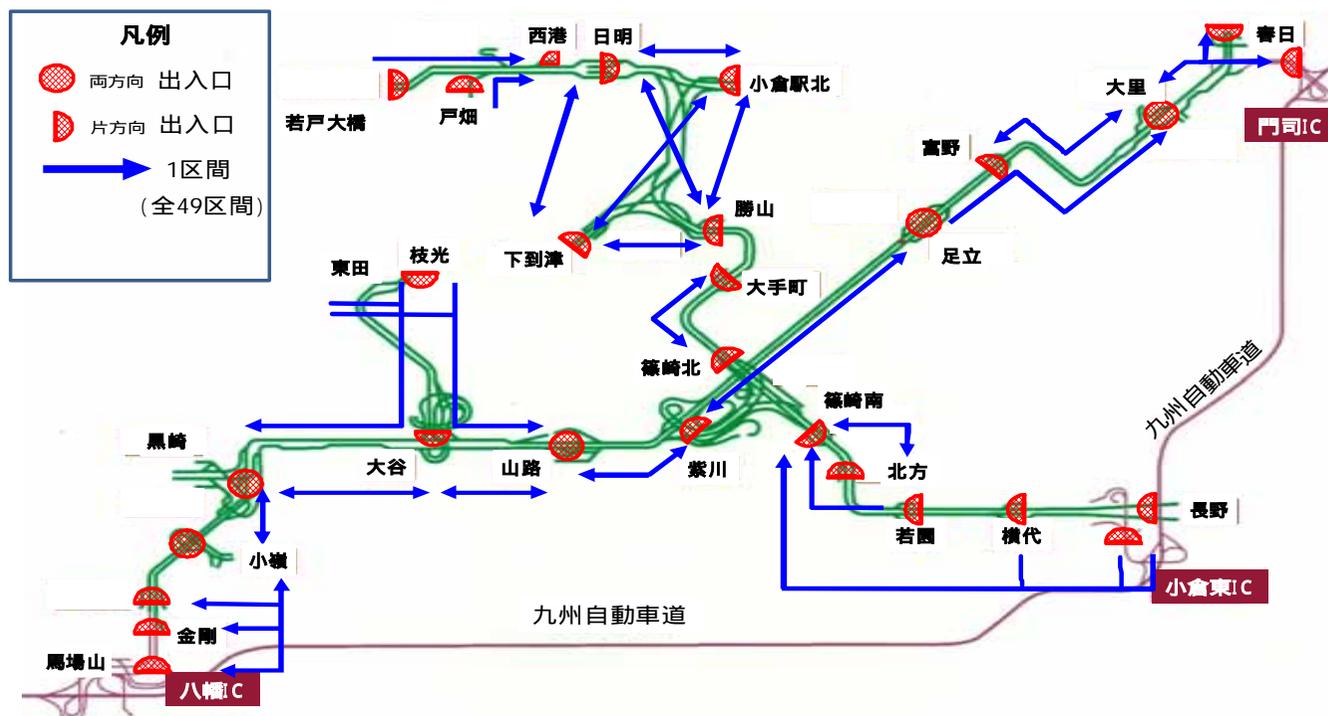
- ・ 景気低迷等により交通量の落ち込みが顕著 (平成 4 年をピークに交通量減少、H 1 9 年度からの 3 年間で 1 3 % / 年)
- ・ 整備計画路線は全て完了。採算性を改善するための新たな方策が必要

目的

- ・ お客様サービスの向上
- ・ 都市高速全体の利便性アピール
- ・ 新たなお客様の獲得による事業採算の改善
- ・ E T C の利用促進

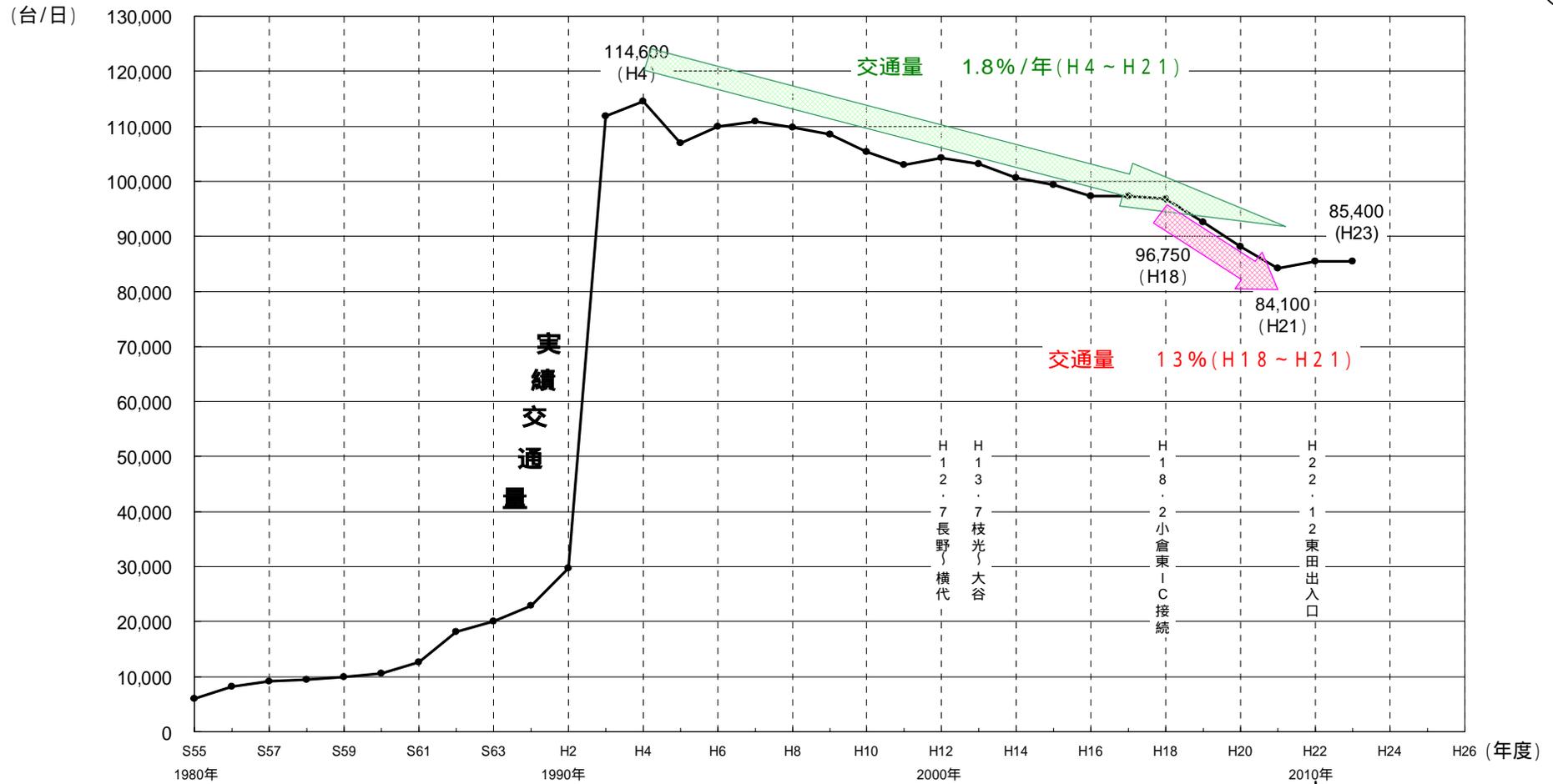
実験の概要

- ・ 対象は E T C 車で 1 区間を利用する車
- ・ 区間数は 4 9 区間

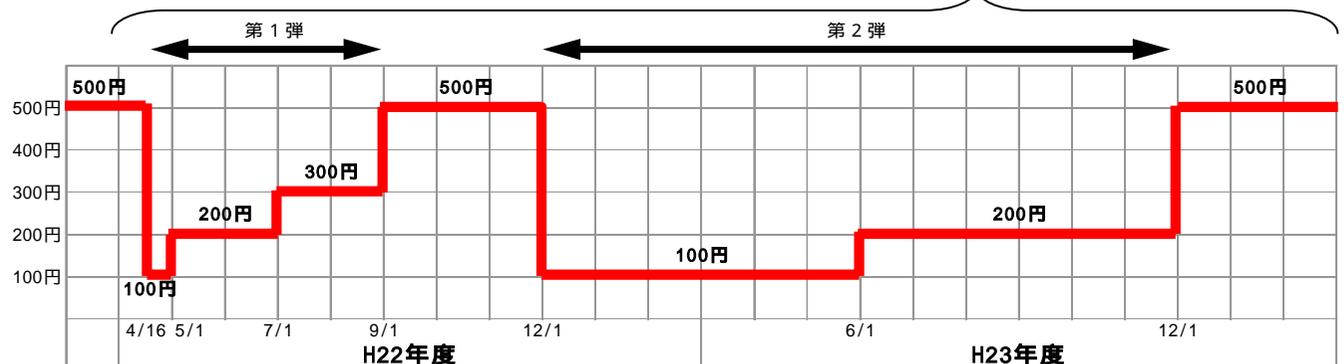


【対象区間 全 4 9 区間】

北九州高速 1 区間割引社会実験の結果 (2 / 3)



実験期間



第2弾の実施内容

- ・ 100円、200円を再度実施。
- ・ 期間は、実験結果のデータ収集が十分行える期間を確保し、100円・200円を6ヶ月ずつ実施した。

第2弾の結果

- ・ 100円では 46.8%、200円では 16.4%とともに減収となった。
- ・ お客様の利用定着までに5ヶ月程度を要した。
- ・ 2区間 1区間への転換を確認(料金の安い区間への転換)
- ・ 一般道が渋滞する箇所増収となる区間があった。
大谷 黒崎、東田 黒崎、下道津 小倉駅北、若戸 西港

実施後の交通量・収入

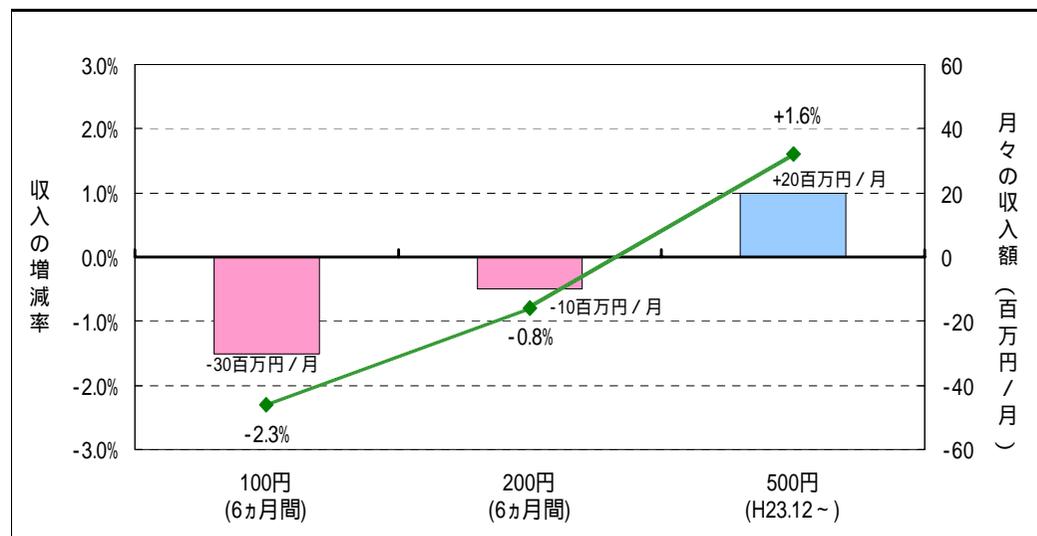
- ・ 終了後4ヶ月間で交通量は+0.8%、収入+1.6%であり、実験中の交通パターンが残存していることによる増収がみられる。

お客様の声(HPアンケートによる)

- ・ 是非継続を。
- ・ 黒崎駅前の渋滞を回避できてよかった。
- ・ お得と感じるのは区間による。
- ・ 100円なら気軽に使う。200円でも回数は減るが使う。

期間	H22.12~H23.5		H23.6~H23.11		実験終了後 H23.12~H24.3	
1区間料金 (普通車)	100円		200円		500円	
	単価 1/5		単価 2/5			
	交通量	収入	交通量	収入	交通量	収入
1区間	+ 17.9%	46.8%	+ 11.8%	16.4%	+ 1.1%	+ 11.0%
それ以外	+ 0.2%	+ 0.6%	+ 2.1%	+ 3.0%	+ 5.0%	+ 5.9%
ETC 計	+ 5.4%	0.8%	+ 5.4%	+ 2.4%	+ 5.2%	+ 6.0%
現金	6.0%	5.9%	8.3%	8.0%	9.0%	8.8%
合計	+ 1.9%	2.3%	+ 1.2%	0.8%	+ 0.8%	+ 1.6%
	+1,560台/日	30百万円/月	+1,051台/日	10百万円/月	+697台/日	+20百万円/月
比較対象時期	実験直前(H22.9~11)					

(注) ETC利用率の変動は調整済みである。



大型商業施設等の集客力を活用した広報活動により、売り上げ増進を図ります。



大型商業施設や地域イベントでの
広報活動を行います。

< 具体例 >

- ・都市高速周辺の大型ショッピングセンターでの広報
- ・ヤフードームと連携した広報
- ・わっしょい百万夏まつり等での広報
- ・B級グルメ in北九州(全国大会)での広報

< 主な広報内容 >

料金割引社会実験
福岡高速環状化による利便性
ブランドロゴの設定

