

社会資本整備審議会 道路分科会国土幹線道路部会 第5回 本州・九州連携小委員会



令和8年7月16日
福岡北九州高速道路公社 理事長 荒瀬美和

本日の説明内容

1. 公社概要

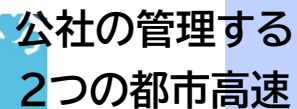
2. 北九州高速の概要・特性

3. 現状の課題

4. 下関北九州道路整備により期待される効果

5. 北九州高速として目指すべき利用

6. 北九州高速としての目指すべき利用に向けた課題



北九州高速道路
52.2km

福岡高速道路
59.3km



地
国土地理院地図
令和7年3月末現在

昭和46年（1971年）11月1日
福岡県、福岡市、北九州市により設立
（地方道路公社法第8条）

福岡	普通車	630円	大型車	1,260円
北九州	普通車	520円	大型車	1,050円

616.3億円/年	福岡	446.1億円/年
	北九州	170.2億円/年
1.69億円/日	福岡	1.22億円/日
	北九州	0.47億円/日

10, 313万台/年	福岡	7, 143万台/年
	北九州	3, 170万台/年
28. 3万台/日	福岡	195, 710台/日
	北九州	86, 841台/日

※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。

210名 うち常勤役員 5名

```

graph LR
    President[理事長] --- VicePresident[副理事長]
    President --- BoardOfDirectors[取締役]
    President --- BoardOfSupervisors[監事]
    VicePresident --- BoardOfDirectors
    VicePresident --- BoardOfSupervisors
    BoardOfDirectors --- ExecutiveOfficers[専任執行役員]
    BoardOfDirectors --- BoardOfDirectorsMembers[取締役]
    BoardOfSupervisors --- BoardOfSupervisorsMembers[監事]
    ExecutiveOfficers --- GeneralAffairs[総務部  
(25)]
    ExecutiveOfficers --- Sales[営業部  
(17)]
    ExecutiveOfficers --- Planning[企画部  
(42)]
    ExecutiveOfficers --- FukuokaBranch[福岡事務所  
(77)]
    ExecutiveOfficers --- KyushuBranch[北九州事務所  
(40)]
    GeneralAffairs --- GeneralAffairsSub[総務課  
総合調整課  
財務課]
    Sales --- SalesSub[営業管理課  
営業課]
    Planning --- PlanningSub[企画課  
計画課  
技術管理課  
保全管理課  
施設計画課]
    FukuokaBranch --- FukuokaSub[設計調整課  
工事課  
沿道対策課  
用地課  
交通安全課  
施設課]
    KyushuBranch --- KyushuSub[管理課  
交通課  
保全改築課]
    BoardOfSupervisorsMembers --- SupervisorsSub[監査室  
(2)]
  
```

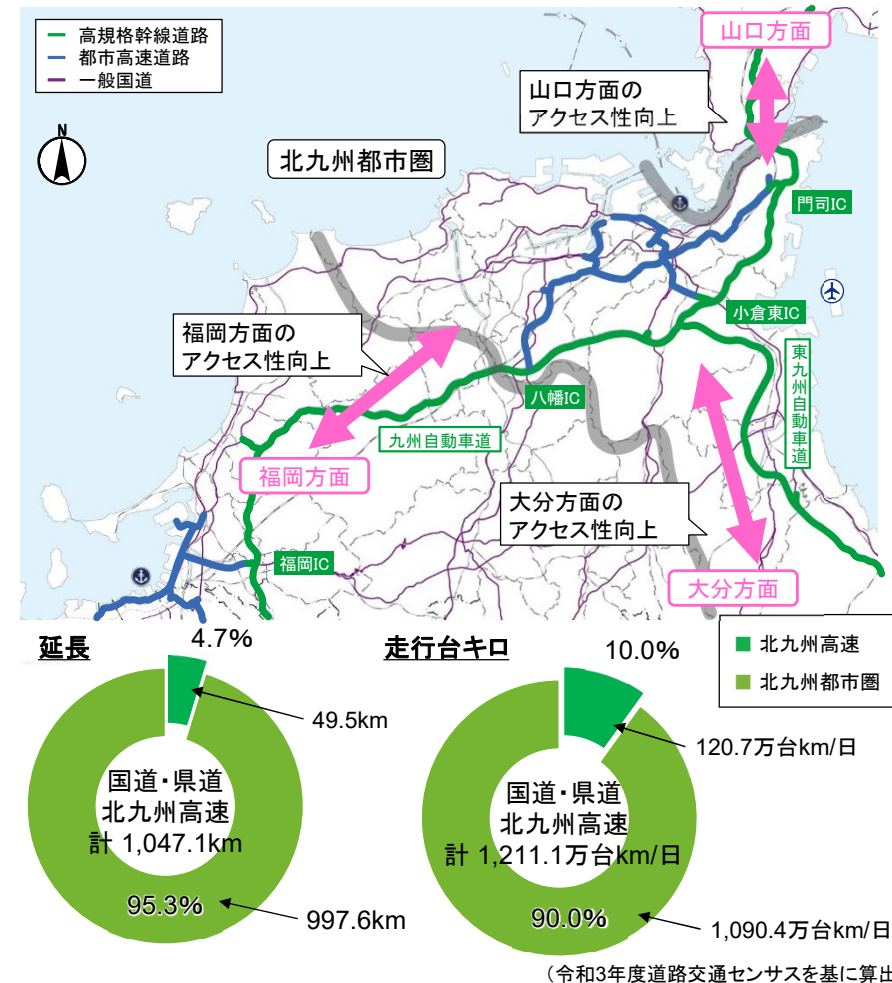
固有職員	84人	41.4%
福岡県派遣職員	28人	13.8%
福岡市派遣職員	26人	12.8%
北九州市派遣職員	12人	5.9%
再雇用職員	2人	1.0%
嘱託員	51人	25.1%
計	203人	100%

令和8年5月1日現在

2. 北九州高速の概要・特性

- 北九州高速は、管理延長52.2kmの都市高速道路である
- 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、市街地の渋滞緩和に加え、九州自動車道との接続等により福岡・大分・山口方面のアクセス性向上に寄与
- 北九州高速の道路延長は北九州都市圏全体の4.7%を占める一方、走行台キロは10.0%を占めており、広域交通を担う重要な路線

(1) 全体概要



北九州都市圏における道路延長と走行台キロ

2. 北九州高速の概要・特性

- 北九州高速の利用交通としては、令和7年度の1日あたりの平均通行台数は86,841台/日
- 経年的に交通量は減少傾向にあるものの、収入は概ね横ばい
- 北九州市の推計人口（R8年4月1日時点）は89万8668人となり、経年的に減少傾向

(2) 交通量及び収入推移



区間別の断面交通量と規制速度
路線別規制速度

路線	都市高速	九州自動車道
規制速度	60km/h (一部区間:80km/h)	80~100km/h

路線別道路諸元と整備期間

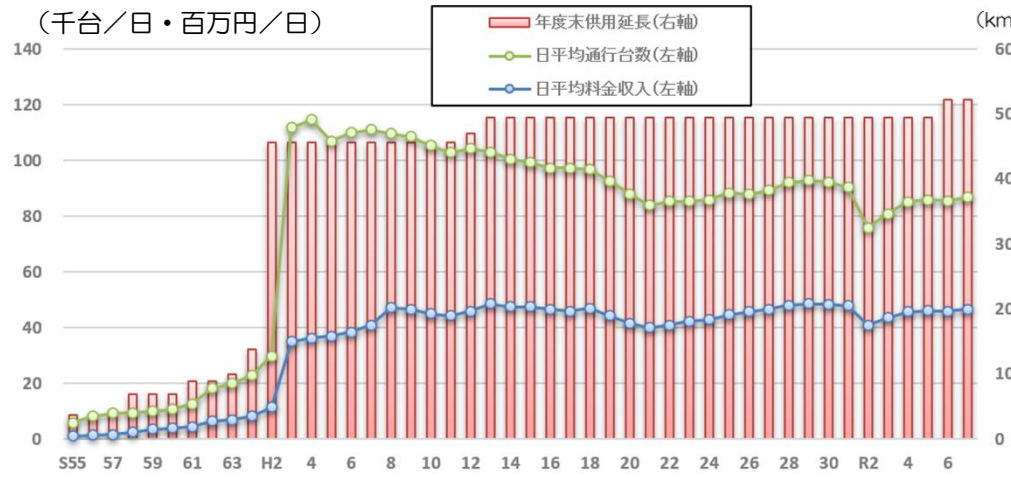
路線名	起点	終点	車線数	設計速度(km/h)	延長(km)	整備期間(※1)
北九州高速 1号線	北九州市小倉南区長野	北九州市小倉北区下道津	4	60	9.2	昭和46年度 ~ 平成17年度
北九州高速 2号線	北九州市小倉北区許斐町	北九州市戸畑区大字戸畑	4	60	4.3	昭和47年度 ~ 平成元年度
北九州高速 3号線	北九州市小倉北区菜園場	北九州市小倉北区東港	6	60	1.8	昭和47年度 ~ 昭和63年度
北九州高速 4号線	北九州市門司区春日町	北九州市八幡西区茶屋の原	4	60・80(※2)	31.8	平成2年度(※3) ~ 平成7年度
北九州高速 5号線	北九州市戸畑区大字戸畑	北九州市八幡東区神山町	4	60	7.6	平成10年度 ~ 平成14年度 令和5年度 ~ 整備中
合計					54.7	

(※1)「整備期間」は各路線の建設着手から最新供用および整備中の期間
(※2)80km/h(黒崎～馬場山)、60km/h(左記区間以外)
(※3)北九州高速4号線は平成2年度に日本道路公団(現NEXCO)から引き継いだ路線
※北九州高速1～4号線では耐震補強事業を実施中

【令和7年度 実績】

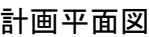
料金収入 170.2億円/年
日平均料金収入 0.47億円/日
日平均通行台数 86,841台/日
(千台/日・百万円/日)

供用延長	
令和8年3月末現在	52.2km
料金(2車種)	
普通車	520円
大型車	1,050円

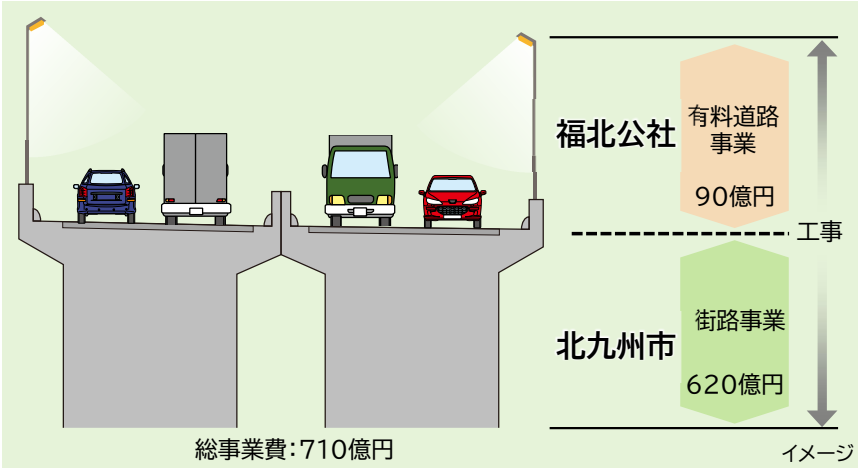


- 北九州高速において、放射環状型の自動車専用道路ネットワークを構築し、円滑な物流・人流の支援及び災害に強い強靱なネットワークの形成を図り、北九州高速5号線延伸（戸畑枝光線）事業を推進中
- 令和5年4月から事業に着手し、令和7年3月に牧山～枝光間が開通。引き続き、関係機関・関係者と十分な連携及び協議を行い、戸畑～牧山間の早期完成を目指す

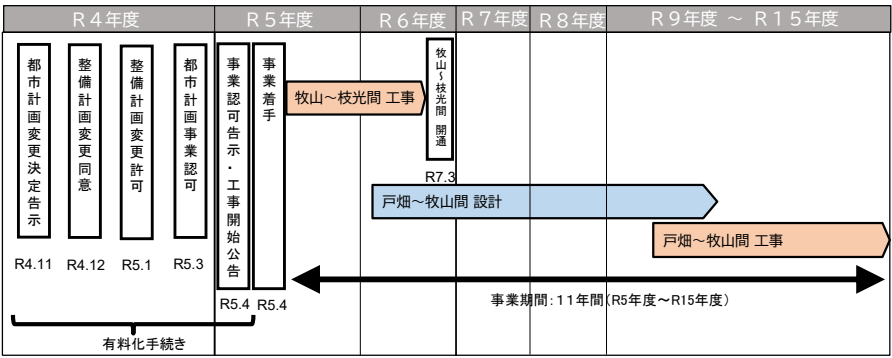
(3)事業中箇所(戸畑枝光線)



※5号線と若戸大橋は接続していません。



合并施行方式

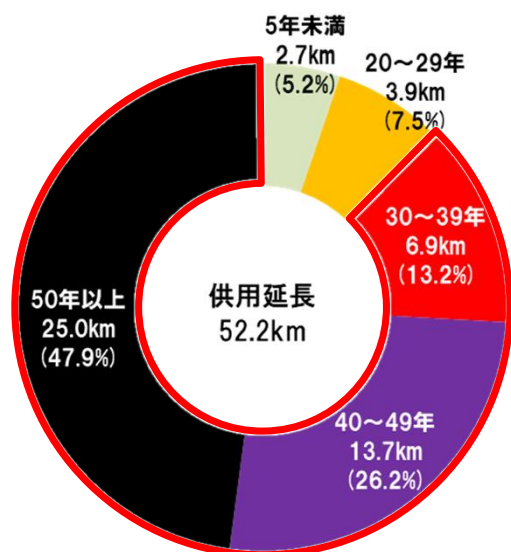


スケジュール

2. 北九州高速の概要・特性

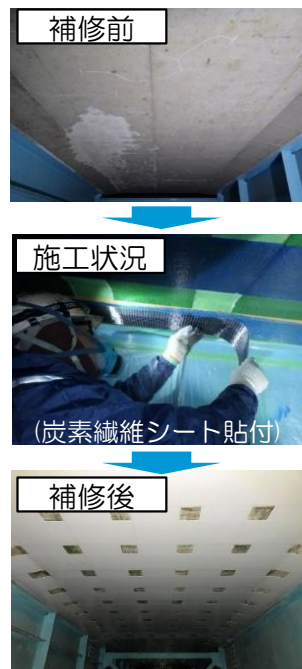
- 路線延長の約9割が供用から30年を経過し、橋梁等の老朽化が進んでいる状況を受け、令和4年度から大規模修繕等更新事業を推進
- 大規模地震発生時の救急救命・復旧活動を支えるため、**令和5年度から耐震補強事業を実施**
- メンテナンスサイクルを実施するとともに、日々の点検や清掃等の**適切な維持管理を実施**

(4) 安心安全に向けた管理体制



供用後経過年数別延長 (令和7年4月現在)
【全線】

大規模修繕 (橋梁補修例)



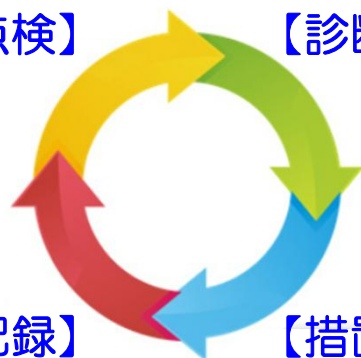
耐震補強事業の主な対策



【点検】



【記録】



メンテナンスサイクル

【診断】



【措置】



路面清掃

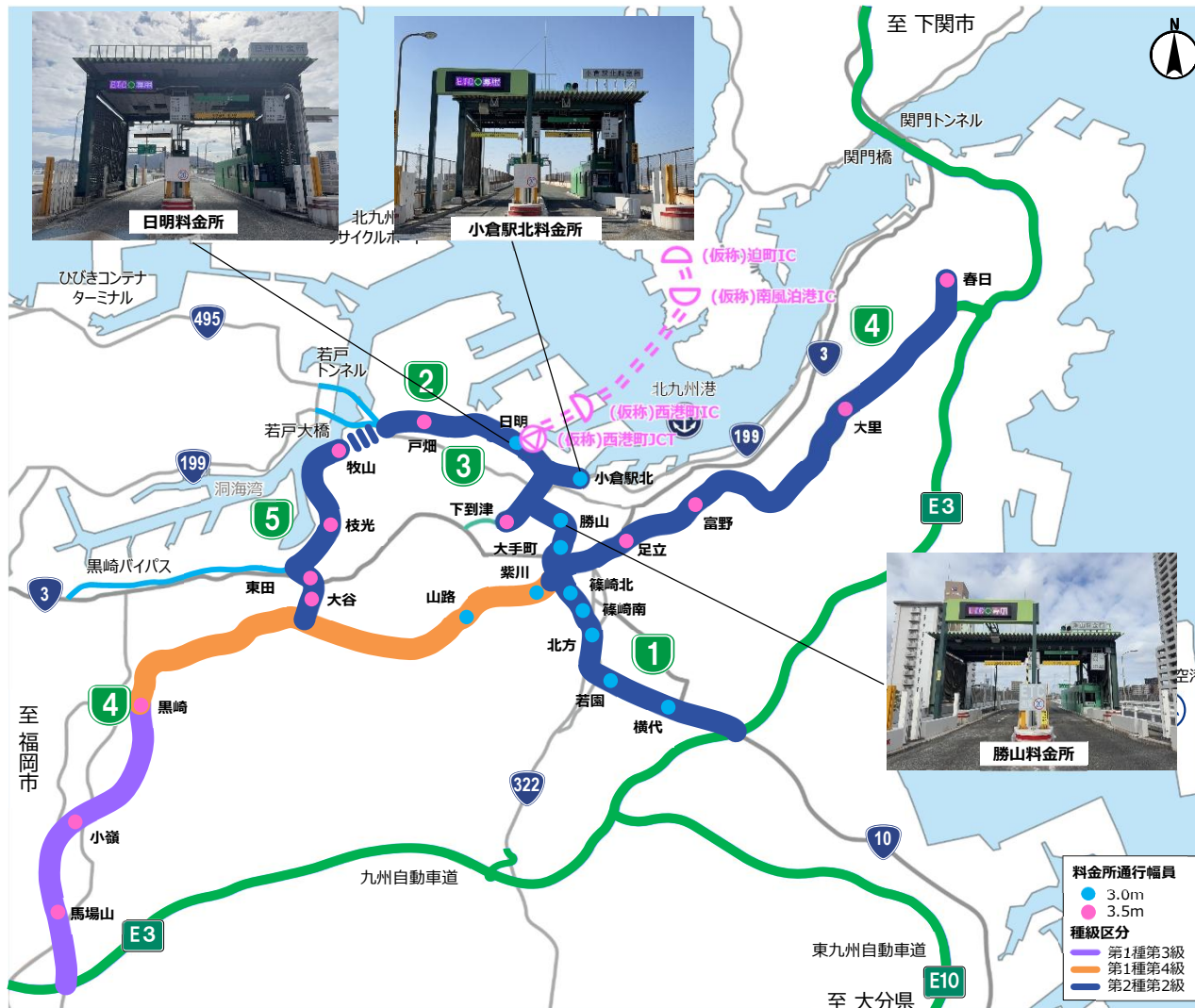


事故対応

2. 北九州高速の概要・特性

- 北九州高速管理区間においては、年間770件の個別特殊車両申請があり、様々な特殊車両が通行
- ただし、個別照査の結果、一定の条件に満たない特殊車両については通行不可
- 路線延長の約9割が供用から30年を経過し、橋梁等の老朽化が進んでいる状況の中、道路の長寿命化や今後の車両の大型化に向けて、適切な維持管理が重要

(5) 北九州高速道路諸元



料金所通行幅員及び種級区分

(6) 特殊車両通行条件

○特殊車両申請にあたり

道路構造等に支障がない場合に限り、重量に関して、総重量44t かつ軸重10t以下は通行可

※ただし、総重量又は軸重が上記条件を超える場合であっても、個別照査により通行の可否を判断

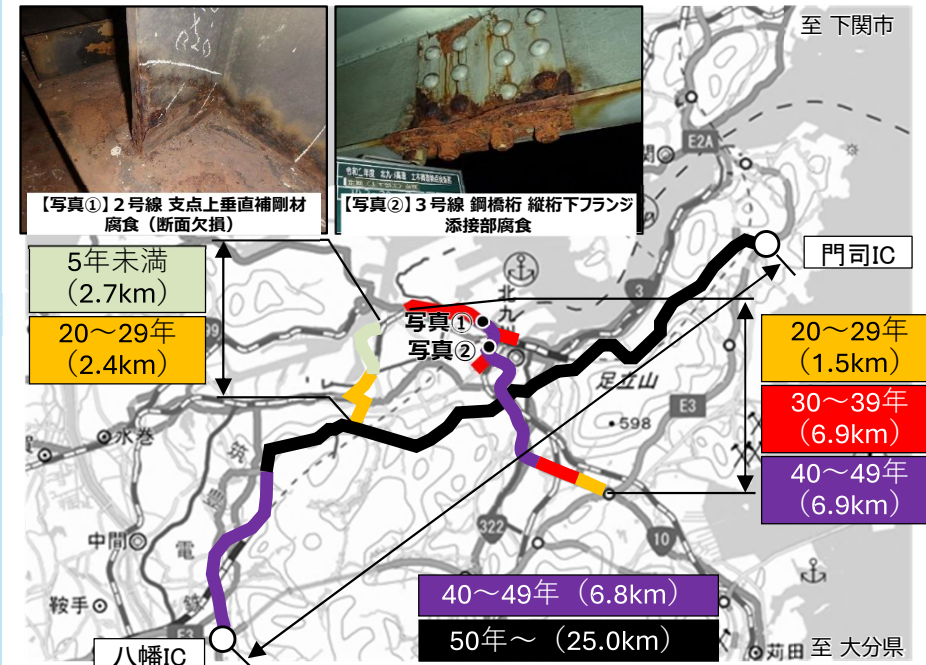
○個別照査

重量の制限 総重量や軸重等を踏まえて審査

車線幅の制限 道路幅員3.25m(一部3.5m区間あり)

料金所のブース幅の制限 料金所幅員 最大3.5m

上記の確認により通行の可否を判断



区間別の供用後経過年数

3. 現状の課題

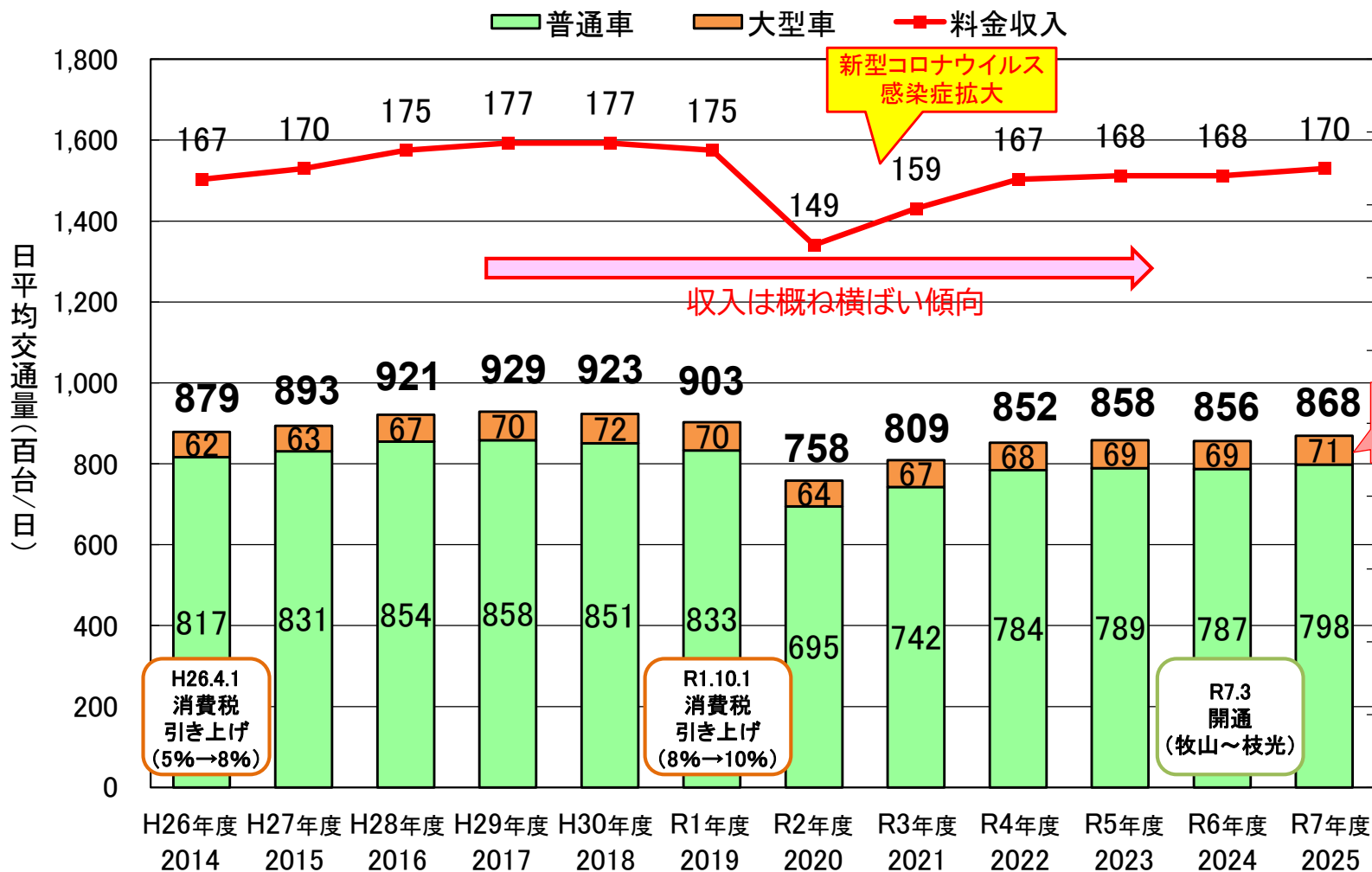
- 北九州高速において、令和7年度は平均通行台数8.7万台/日、平均料金収入0.47億円/日、料金収入は170億円/年
- 経年的に普通車交通量は減少傾向にあるものの、大型車の減少は限定的。収入は概ね横ばいの傾向

(1)北九州高速の交通量と収入の推移

平均通行台数 **8.7万台/日**

平均料金収入 **0.47億円/日**

料金収入 **170億円/年**



北九州高速の延長と料金体系

供用延長距離

52.2km

料金(2車種)

北九州高速	
普通車	520円
大型車	1,050円

大型車の減少は限定的

下関IC~八幡ICの料金比較(単位:円)

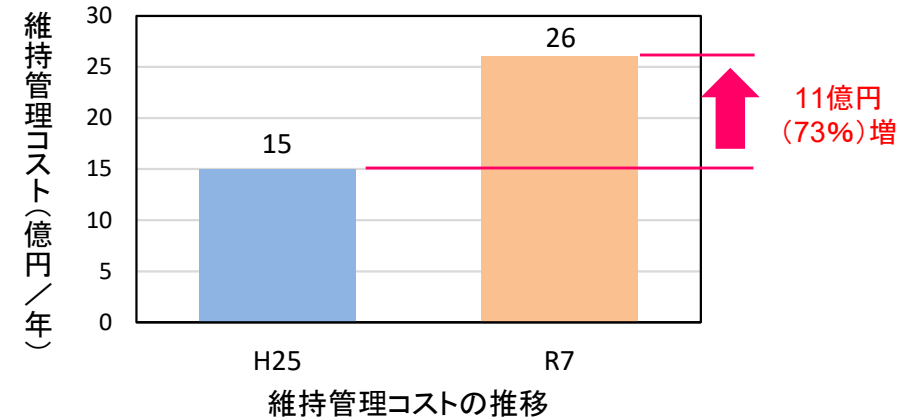
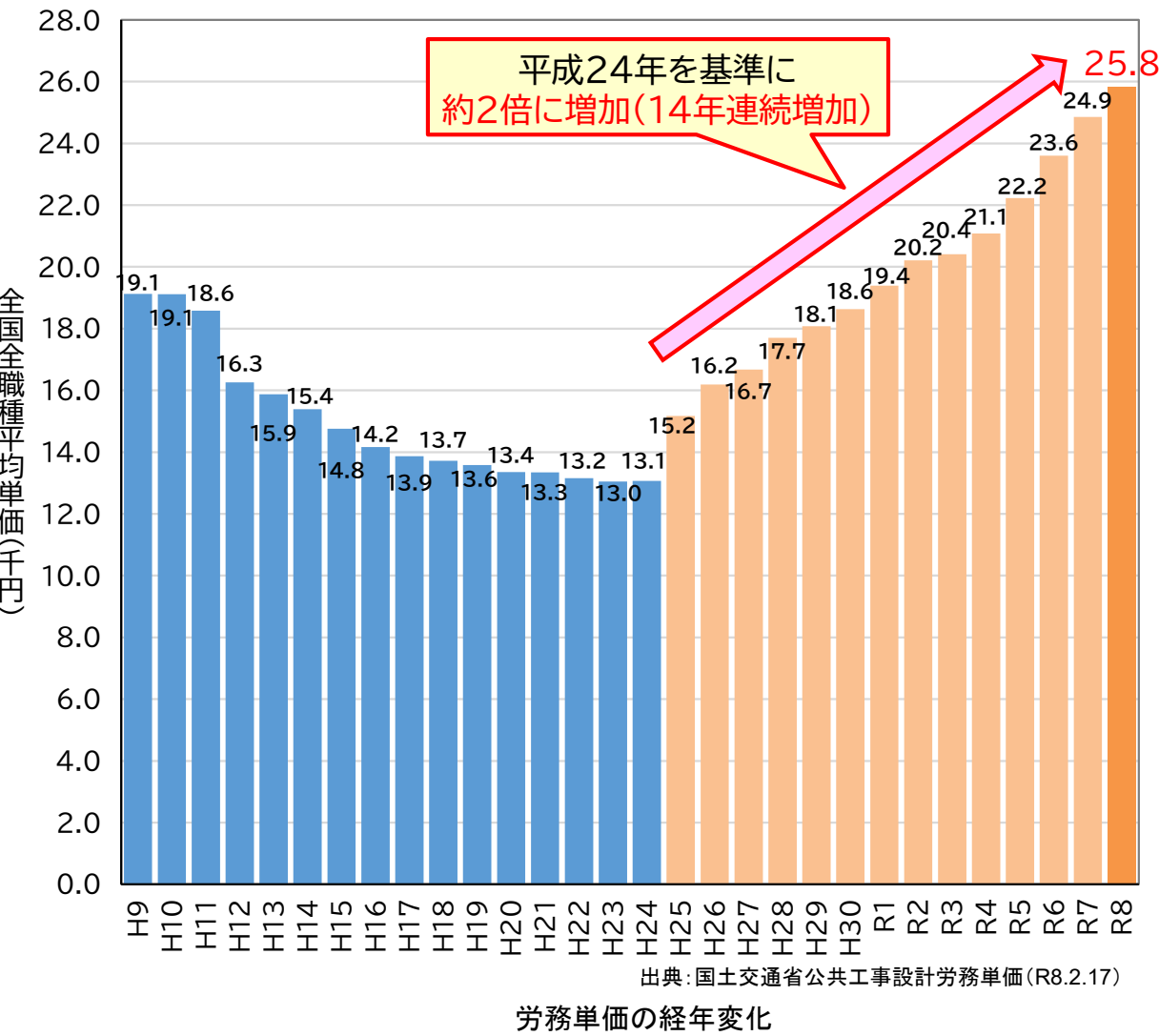
NEXCO西車種	北九州高速経由	九州自動車道	差額	(参考) 北九州高速車種
軽自動車等	890	1,050	160	普通車
普通車	940	1,270	330	
中型車	990	1,490	500	
大型車	1,630	1,980	350	大型車
特大車	1,910	3,190	1,280	

※ETC利用時の平日昼間料金 8

3. 現状の課題

- 昨今、急激な労務費・材料費の高騰や老朽化対策・災害対応等に伴い、**維持管理コストが増加**
- 維持管理コストは、平成25年と令和7年を比較すると73%増加しており、**今後もコスト増加の懸念あり**

(2)維持管理コストの構造的変化



【参考】北九州高速の供用延長・料金

供用延長・料金の推移					
供用区分	供用年月日 料金改定※1		供用延長 (km)	料金(円)	
				普通車	大型車
1次供用	S55.10.20	ア	3.7	150	300
2次供用	S58.10.6	イ	6.9	350	700
3次供用	S61.12.2	ウ	8.9		
4次供用	S63.12.17	ウ	10		
5次供用	H1.8.30	イ	12.8	360 ※2	720 ※2
6次供用	H2.3.31	ウ	13.8		
7次供用	H3.3.31	ア	45.6	450	900
	H5.4.1	エ			
	H7.9.30	イ			
8次供用	H12.7.26	ウ	47.1	500	1,000
	H12.11.1	エ			
9次供用	H13.7.2	ウ	49.5	510	1,030
	H18.2.26	ウ			
	H26.4.1	エ			
10次供用	R1.10.1	エ	52.2	520	1,050
	R7.3.1	ウ			
11次供用	R7.3.1	ウ	52.2		

※1 ア: 供用+同日 料金改定、イ: 供用+翌日料金改定、ウ: 供用のみ、エ: 料金改定のみ

※2 H3.3.31からH5.3.31まで、4号線は距離別料金

- ### (3) ネットワーク完成に向けた事業の必要性



3. 現状の課題

- ・ 関門橋及び関門トンネル通行止め時には、流入制限のため北九州高速4号線の通行止めなども発生
- ・ 令和2年7月には、大雨による関門橋の通行止めが原因となり、本州九州間の交通が関門トンネルに集中したことで、関門トンネル入口から北九州高速を含め市街地全体にかけて大規模な渋滞が発生

(4) 災害時の通行止めによる影響

■関門橋の通行止め状況(R1～R7年度)

日付	原因	備考
R1年8月6日	台風	上下線 約4時間半通行止め
R2年7月7日～8日	雨	上下線 約16時間通行止め
R2年9月6日～7日	台風	上下線 約16時間通行止め
R3年8月14日～15日	雨	上下線 約18時間通行止め
R4年6月25日	事故	上下線 約2時間通行止め
R4年9月18日～20日	台風	上下線 約34時間通行止め
R5年3月1日	事故	上り線 約3時間通行止め
R5年3月1日	事故	下り線 約5時間通行止め
R6年1月14日	事故	上り線 約6時間通行止め
R6年7月28日	事故	上り線 約30分間通行止め
R6年10月19日	事故	上り線 約30分間通行止め
R7年8月10日～11日	雨	上下線 約19時間通行止め

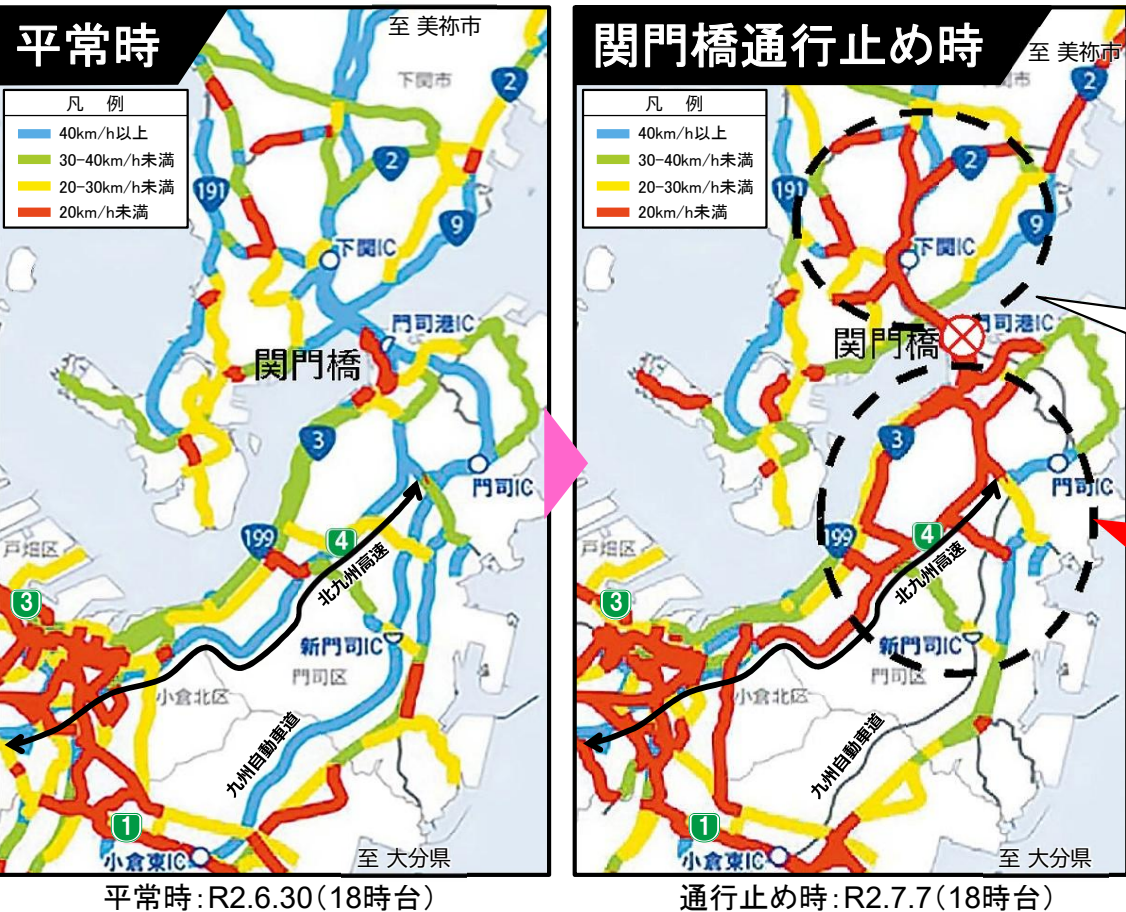
(参考) 関門橋・関門トンネル 過去10年間の通行止め回数

年度	通行止め回数		年度	通行止め回数	
	関門橋	関門トンネル		関門橋	関門トンネル
H27	4	289	R2	2	135
H28	4	235	R3	1	183
H29	1	207	R4	4	133
H30	2	198	R5	1	130
R1	1	195	R6	2	136

合計	関門橋	22 (回)
	関門トンネル	1841 (回)

■令和2年7月7日～8日関門橋通行止めの影響

関門橋が通行止めとなった事例(令和2年7月豪雨)



約16時間にわたり
関門橋通行止め
[下関IC～小倉東IC]
7/7 14時～7/8 6時

渋滞延長
(下関市)
7.2km→31.2km
約4.3倍増加

渋滞延長
(北九州市)
89.3km→129.3km
約1.5倍増加

注) 全国道路・街路交通情勢調査
における対象路線を集計

近年、豪雨、地震、交通事故時に関門トンネルと関門橋が通行止めになり、大渋滞が発生。
通常より通勤に多大な時間を要することが多くなっています。(北九州市在住会社員)

3. 現状の課題

- H30.7豪雨では、本州と九州を連絡する高速道路が一部途絶され、並行する国道等で渋滞が発生し、広域的な物資輸送に影響
- 北九州高速の上り線と九州自動車道の下り線を活用し、それぞれに上下線の交通を分担させることで、一体的な道路ネットワークを確保
- 道路情報板も活用し、迂回誘導を実施するなど、道路管理者間で相互に連携を図り、交通混雑の緩和に寄与

	北九州高速	九州自動車道	上下線断面計
通常時	上り：2車線 下り：2車線	上り：2車線 下り：2車線	上り：4車線 下り：4車線
通行止め時 (4日間)	上り：通行止 下り：通行止	上り：通行止 下り：通行止	上り：通行止 下り：通行止
一部 通行止め解除	上り：2車線 下り：1車線	上り：通行止 下り：2車線	上り：2車線 下り：3車線

一体的な道路ネットワークを確保



■H30.7豪雨の被災状況



北九州高速 下り線



九州自動車道 上り線

■北九州高速及び九州自動車道の情報板による誘導



北九州高速 春日出入口



九州自動車道 門司IC

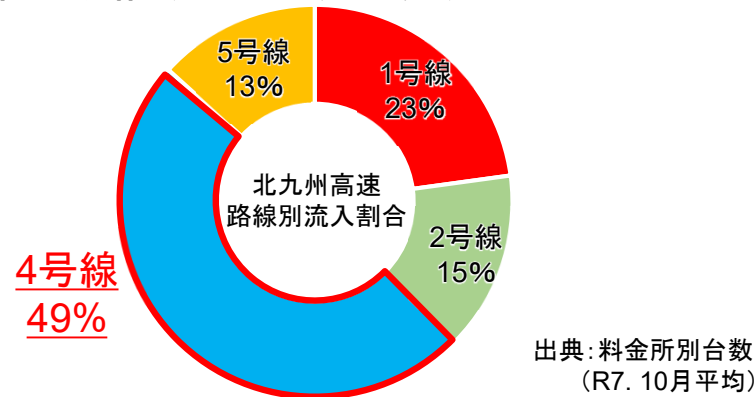
- ## (1)災害時等のリダンダンシー機能の確保



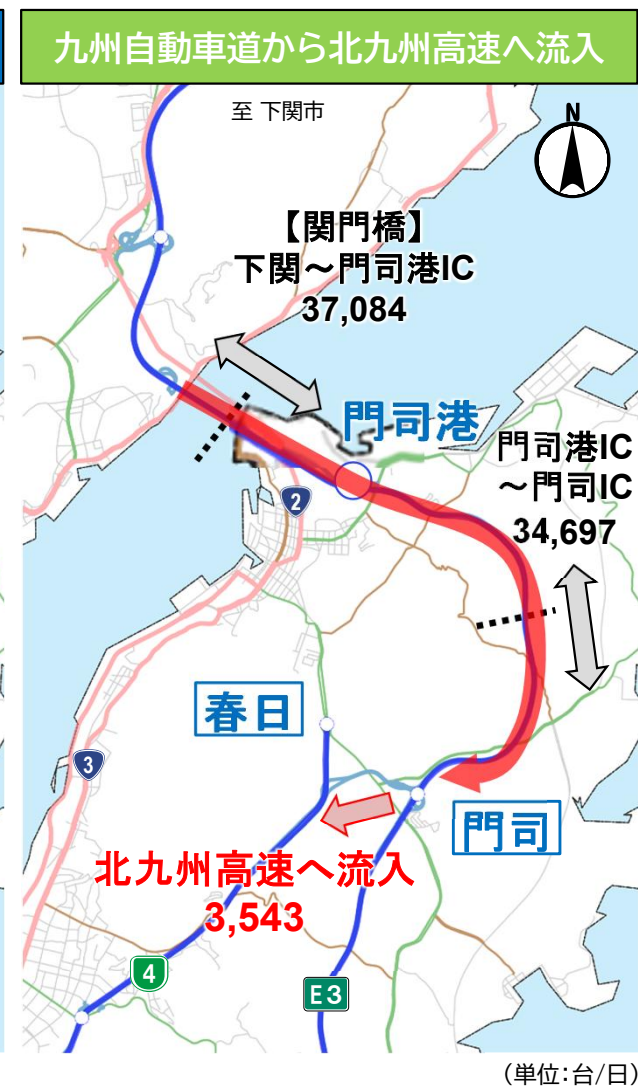
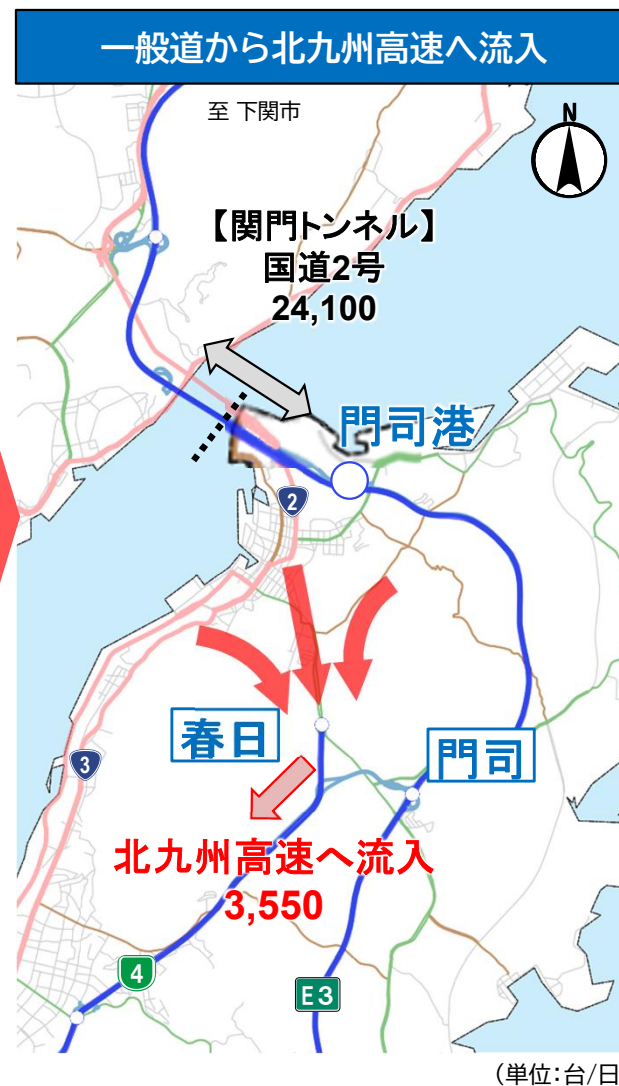
5. 北九州高速として目指すべき利用(現状の交通利用実態)

- 北九州高速4号線は、春日出入口で一般道と、門司ICで九州自動車道と接続しており、**北九州高速へ流入する交通の約5割**を占める
- トラカンデータによると、本州北九州間の交通量は関門トンネルが約2.4万台、関門橋が約3.7万台であり、**春日出入口及び門司ICを経由して北九州高速へ流入する交通はそれぞれ約0.4万台/日**

(1) 北九州高速への流入交通



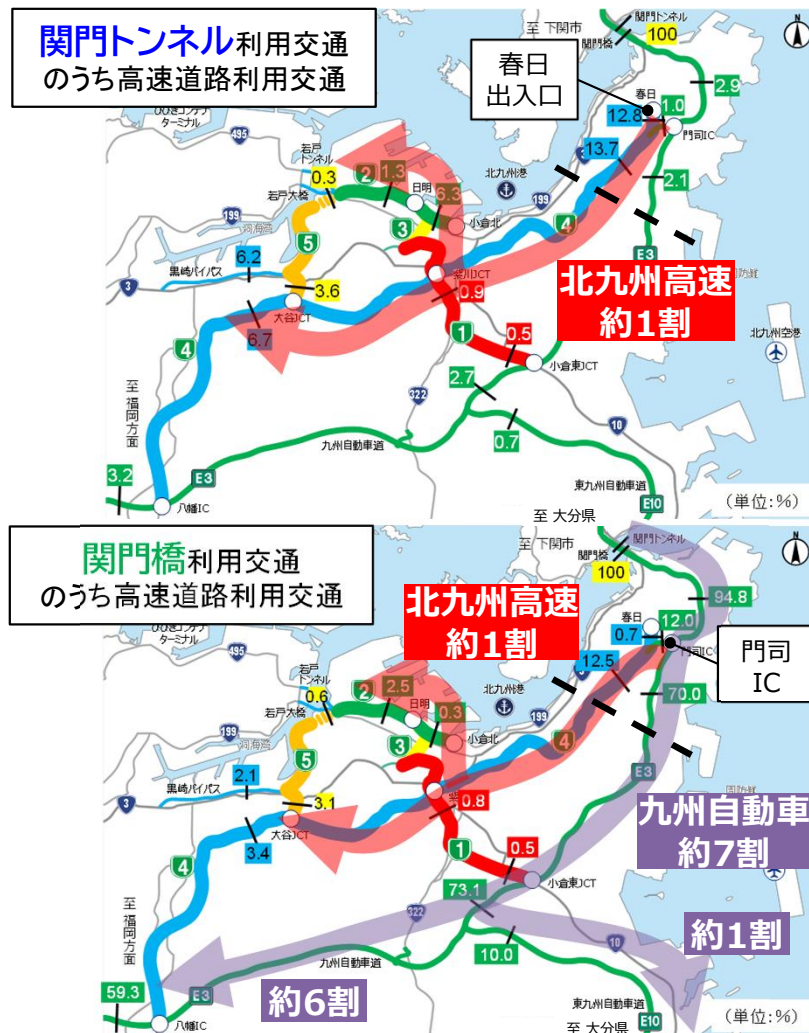
北九州高速の路線別流入割合



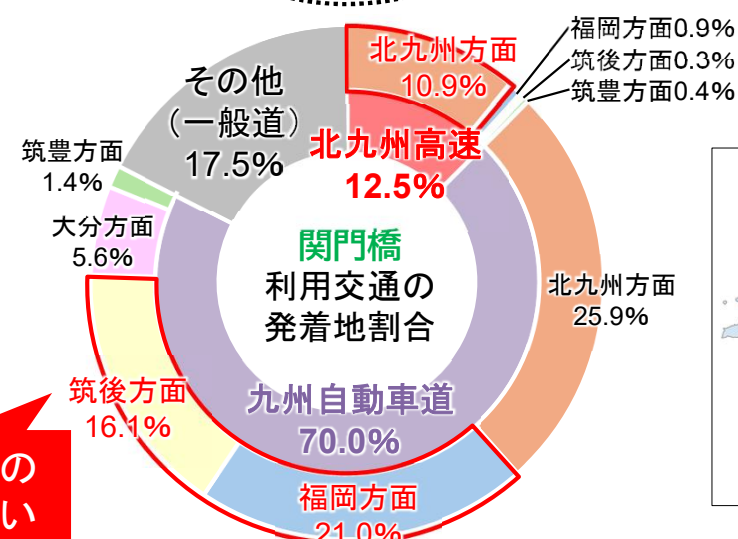
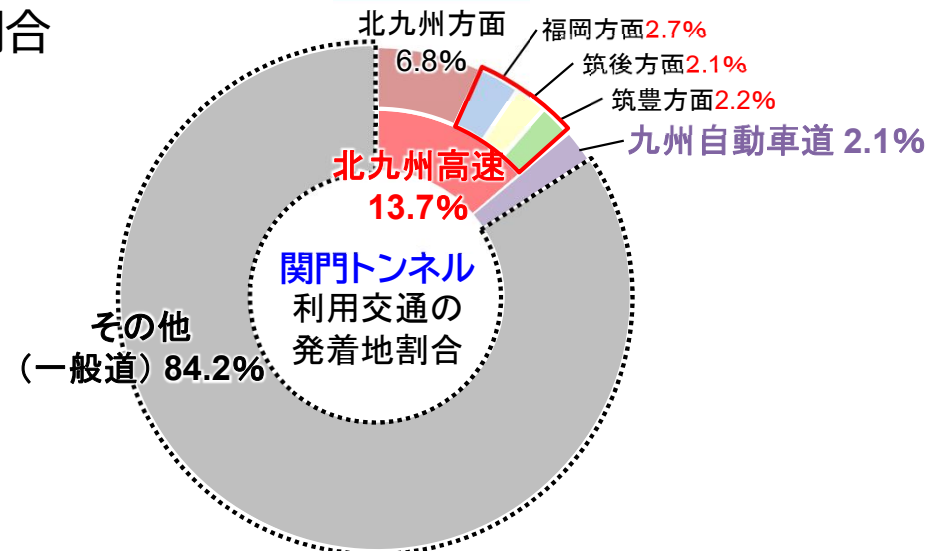
5. 北九州高速として目指すべき利用(現状の交通利用実態)

- ETC2.0プローブデータによると、関門トンネル利用の交通は、その他（一般道）の利用が約8割であり、関門橋利用の交通は九州自動車道の利用が約7割で、福岡・筑後方面への通過交通が多い
- 関門トンネル・関門橋を利用する交通のうち、**北九州高速を利用する交通はそれぞれ約1割**
- そのうち、関門トンネルを利用する交通は比較的、**福岡・筑後・筑豊方面への通過交通が多い**一方、関門橋を利用する**交通のほとんどは北九州方面**を目的としている

(2)北九州高速を利用する交通の経路割合・発着地割合



関門トンネル・関門橋利用交通の経路別利用割合



通過交通の割合が高い



福岡県地域区分

利用経路別の発着地割合 出典:ETC2.0プローブデータ

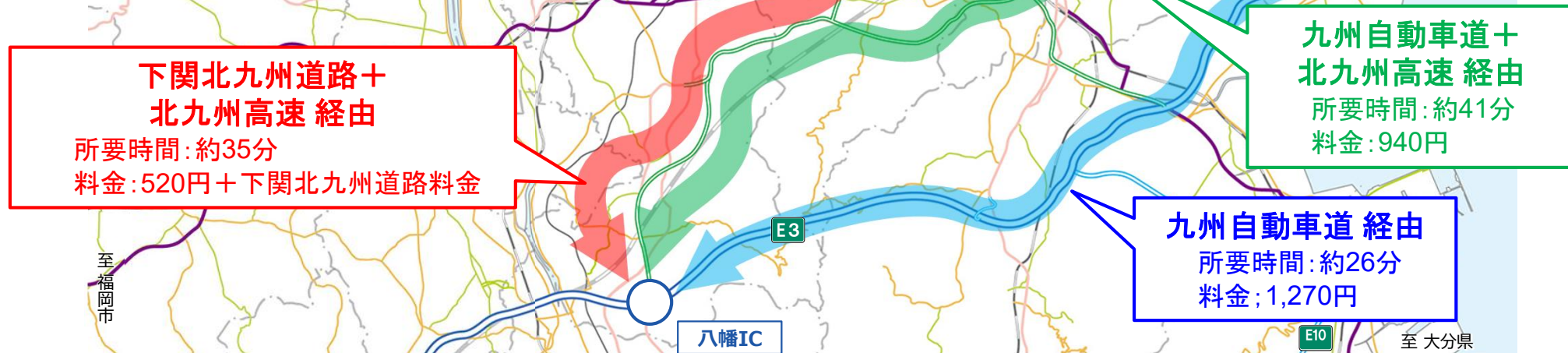
6. 北九州高速としての目指すべき利用に向けた課題

- 下関北九州道路の整備により、規格・規制速度・担う役割が異なる複数ルートが形成
- 目的や走行条件に応じた最適な経路選択に伴う交通分散により、事故・渋滞リスクの抑制や道路ネットワーク全体の安定的な利用促進に期待
- 交通分散およびネットワークの有効活用を踏まえ、サービス水準・利用目的に応じた柔軟な料金体系を期待

走行経路別の諸条件

走行経路	下関北九州道路 + 北九州高速	九州自動車道 + 北九州高速	九州自動車道
道路規格	第1種第3級 + 第1種第3級～第2種第2級	第1種第3級 + 第1種第3級～第2種第2級	第1種第2級～第3級
規制速度	60～80km/h	60～80km/h	80～100km/h
距離	約38km	約46km	約41km
所要時間	約35分	約41分	約26分
料金	520円(北九州高速) + 下関北九州道路料金	940円	1,270円

※ETC利用時の平日昼間料金



6. 北九州高速としての目指すべき利用に向けた課題

- 下関北九州道路及び北九州高速は、関門海峡を横断する代替ネットワークとして機能し、下関市・北九州市の経済成長、物流強化、観光促進に寄与
- 一方、山口県側においては、下関北九州道路から先の高速道ネットワークが未接続であり、円滑な交通確保に課題があることから、下関西道路や中国自動車道との接続も合わせて整備することで本州・福岡都市圏への更なる整備効果拡大に期待

