

冷水道路の無料化について

本庁支部 福岡県道路公社 高田豊輔

1. はじめに

福岡県道路公社では設立以降、鳥栖筑紫野道路（かささぎロード）や二丈浜玉道路（かもめロード）等の4路線と天神中央公園地下駐車場を営業していました。

ここ10年ほどの間に、管理していた4路線のうち3路線（鳥栖筑紫野道路、二丈浜玉道路、冷水道路）の料金徴収期間満了（通称「無料化」）や地下駐車場の移管があり、現時点では福岡前原道路（福岡市西区～糸島市）の1路線だけを管理しています。

ここでは平成28年5月15日の冷水道路の無料化について、ご紹介したいと思います。

2. 冷水道路無料化の経緯

冷水道路は、昭和50年3月5日の事業許可後、昭和58年1月1日に一部区間（朝日東交差点～冷水料金所の間）を供用開始しています。当時の料金徴収期間は供用開始から30年間でしたが、その後の全線区間事業に先立つ有料道路事業変更申請（昭和59年2月24日許可）にて料金徴収期間は「昭和91年5月14日まで」に変更されました。

もし、有料道路の料金収入が計画より多く、その路線にかかった費用（建設費・維持管理費・運営費等）を計画期間満了前に償還できる場合は、料金徴収期間満了日を前倒し変更することも可能ですが、冷水道路については全線供用（昭和62年4月18日）開始以降ずっと料金収入が計画に届かず、更に一部区間の無料化（正式には料金割引）による減収分を県に負担して頂く状況にあったため、全線無料化の前倒しは不可能でした。

ちなみに「収入が少ないならペイできるまで料金徴収期間を延長できないの？」という疑問が湧きますが、有料区間と並行して走る一般国道200号（冷水峠）を通行する車両（特に大型トラック）が多かったため、集落区間に歩道がほぼ無いため路肩を歩くのが恐ろしかったこと、カーブが連続するため交通事故もたびたび発生していたことから、地元の住民および通過車両の安全性が最重要なので料金徴収期間を延長しませんでした。

以上の経緯により、冷水道路は30年以上前に予定していたとおり、昭和91年（＝平成28年）5月14日まで有料道路として料金を徴収し、翌15日から無料となりました。

3. 冷水道路無料化の前年度まで

冷水道路は建設から約30年が経過して老朽化や現基準に合わない設備があるうえ、無料化後に交通量が2倍強に増加する事による冷水トンネルの非常用設備のグレードアップも必要でした。また、引継書類や現地の境界確認・不法占用・不要物件の整理等の事務手続き、無料化後の管理体制や料金徴収関係設備の処分など、課題が無数にありました。

そういった様々な課題への対応を協議するため、平成25年8月に公社から県へ引継協議を申し入れ、平成25年12月に冷水道路引継協議会（会長：県土整備部次長）および部門別ワーキンググループが設置され、県庁関係各課・各県土整備事務所の窓口が明確にな

って、定期的に話し合いをできるようになりました。

他の道路公社から「冷水道路の無料化にあたり重要なポイントは？」と聞かれた時に考えましたが、個別の難しい課題はいろいろあるにしても、協議と意志決定の場である引継協議会が早めに設置された事が最も重要なポイントだったと思います。

以降は、引継協議会のもとで様々な課題が調整・決定されて動き出し、公社では老朽化した各種設備（非常警報・遠方監視・道路情報板・監視カメラ等や、各電気室の制御盤等）の更新工事、排風機・ジェットファンの分解整備（オーバーホール）、橋梁防水追加のほか、警察との協議により交通安全施設の追加／更新工事を行いました。

また、県から受託した冷水トンネル水噴霧設備（新設）の1期工事は、福岡県道路公社では初めての総合評価方式となりました。

他にも電話線や誘導灯など細々とした修繕・取替工事がありました。有料道路事業は一般的なバイパス・付替道路の建設事業の「引き渡し」とは異なり、本来の道路管理者に施設を現状のまま「帰属」とするとの法律があり、公社は基本的に「有料期間中のみ支障がない範囲で修繕する」との考え方なのですが、冷水道路の施設が壊れたら地元住民の皆さんと通行車が一番困るので、予算（と理由）で可能な範囲で手入れをしました。

4. 無料化の1ヶ月前～当日

無料化当日が近づくとつれて関係工事の数が増加したので、1ヶ月前の4月14日に工事間の連絡調整が円滑になるよう「冷水道路改修工事安全連絡協議会」を設置しました。

安全連絡協議会では、各社月間工程の報告や無料化に関連する作業分担の他、トンネル片側通行規制を伴う施工日の割り振り（取り合い）といった受注者間では揉めやすい話題を発注者の県・公社も入って調整・確認できた事や、各工事の現場代理人・連絡先を記載した名簿により業者間の細かい打合せを促進できた事もメリットでした。

以下の写真は、5月15日0時に無料化した直後の看板撤去状況です。

<冷水道路上の看板撤去状況>

<料金所屋根上の看板撤去状況>



無料化の0時前後には県職員の方々も料金所に来て頂き、一緒に作業を見守りました。0時直前に徴収員は退去してブース内を消灯しましたが、しばらくは料金を払おうと減

速する車があるので「無料なので進んで下さい」と声かけする人員を配置しました。

また、冷水道路の周辺には上記看板以外にも数十基の案内標識や料金表示板があり、当然ながら無料化当日は全てに対応できないので、「事前に本看板を撤去した代わりに仮看板を置く→当日の夜に回収する」か「当日夜はビニール袋等で記載を隠すだけで済ませ、後日に撤去する」という形にしました。

看板以外にもパーキングエリアの閉鎖・消灯作業等もあったため、そういった作業が漏れなく完了しているかを、道路部長以下の職員全員で分担して確認に回りました。

なお、マスコミ取材に備えていましたが、翌朝に新聞社が撮影に来られただけでした。

5. 無料化後、料金徴収設備の撤去～跡地の舗装

無料化後すぐに、役目を終えた料金徴収ブース・アイランド・大屋根等の撤去工事に着工しました。併せてブース前後はコンクリート舗装でしたが、車線内だけはアスファルト舗装に取り替えました。通行止はランプのみにとどめ、本線は5段階で切り替えながら施工したので、10月末まで5ヶ月半かかりました。

施工中、路上に置いたクッションドラム等が大型トラックになぎ倒された事はありませんでしたが人身事故や工事事故、施工区間前後の渋滞はなく、無事に竣工できました。

<冷水料金所 ブース撤去前>



<冷水料金所 ブース撤去後>



6. 最後に

冷水道路無料化による交通量への影響は事前の想定どおり、冷水トンネルが約8000台／日から2倍超の約17,000台／日に増加した一方で、現道の冷水峠区間は無料化前の2～3割に減少しました（無料化半年後、高速道路対策室の調査結果より）。

このことは地元の方々も実感されているようで、無料化後に工事説明等で地元区長さんと話した時にも「国道200号（冷水峠）の交通量が減って、横断する時や路肩を歩く時が安全になったし、集落全体が静かになった。」と喜ばれていて、やっぱり良い無料化だったな、と思いました。