

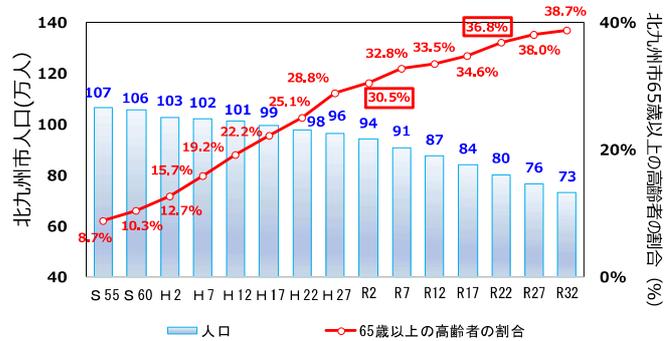
3 本市の道路を取り巻く状況

(1) 北九州市の現状

○ 年々減少する人口・高齢化の進行

本市の人口は昭和55年以降減少傾向となっており、令和2年時点で約94万人となっています。

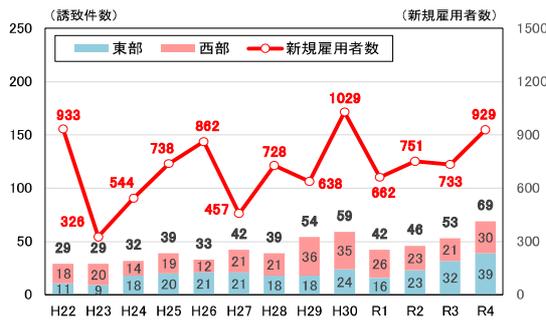
また、65歳以上の高齢者の割合は、令和2年時点で30.5%と全国28.0%を上回り、約20年後には38.0%(令和27年)、3人に1人以上が高齢者になることが予測されています。



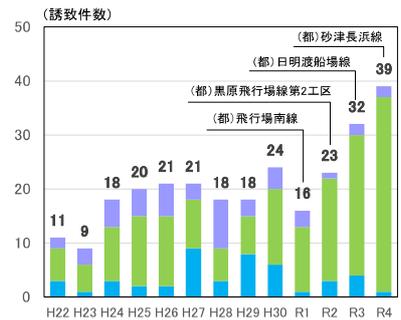
▲ 北九州市の人口推移 資料:国勢調査

○ 増加する企業進出

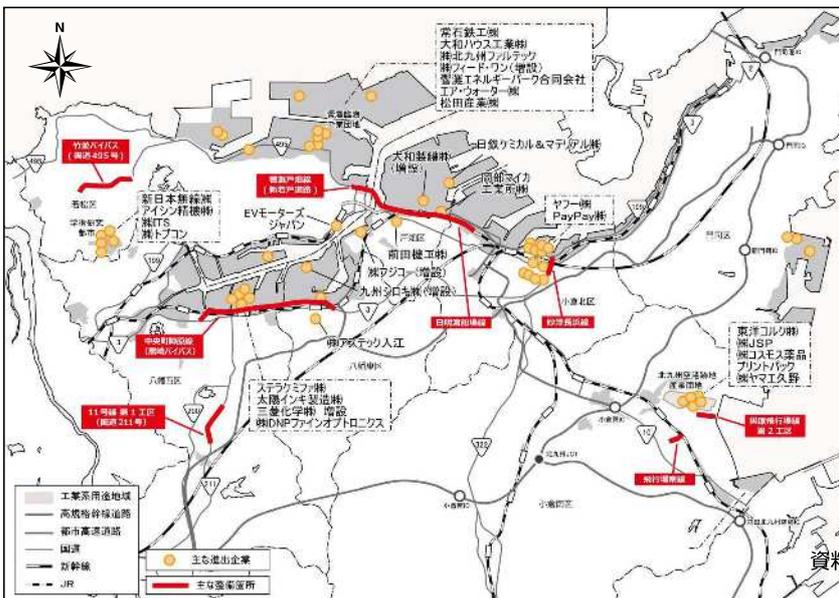
本市の企業誘致件数は増加傾向にあり、臨海部を中心とする工業団地への企業立地が進んでいます。



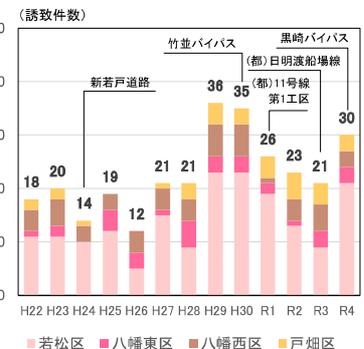
▲ 北九州市の企業誘致件数・新規雇用の推移



▲ 北九州市東部の企業誘致件数の推移



▲ R5時点の主な進出企業



▲ 北九州市西部の企業誘致件数の推移

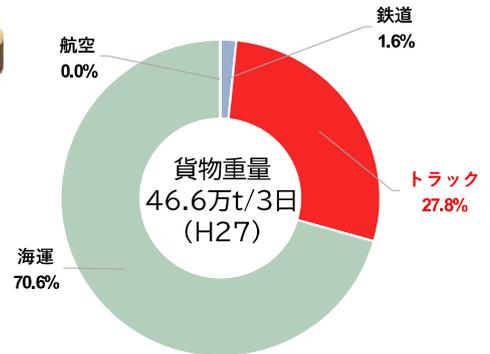
資料:北九州市産業経済局企業立地支援課

○ 増加する物流取扱量

全国の国内貨物輸送の機関分担率(どの輸送モードを使用して輸送されているかの割合)は以下のとおりです。トラックがトンベースで約9割、トンキロベースで約5割を占めるなど基幹輸送モードになっています。



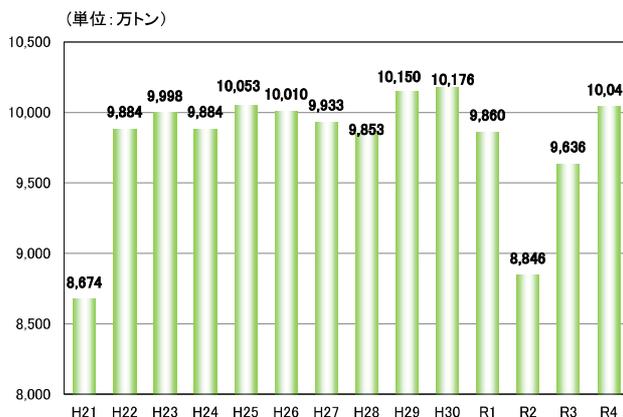
出典:国土交通省各種統計資料



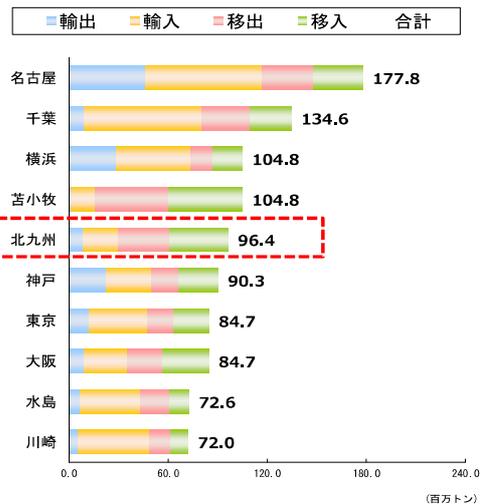
▲ 北九州市発本州向け貨物の機関分担率(重量ベース) 資料:全国貨物純流動調査(H27)

また、北九州市から本州向けに輸送される貨物の輸送手段の内訳は、大量輸送に優れる海運が7割を占め、約3割をトラックが担っています。

本市の港湾貨物取扱量は全国5位であり、平成22年以降はコロナ禍の令和2年を除き、年間約1億トンで推移しています。



▲ 北九州市の港湾貨物取扱量 資料:港湾統計



▲ 港湾別貨物取扱量(R3) 資料:港湾統計

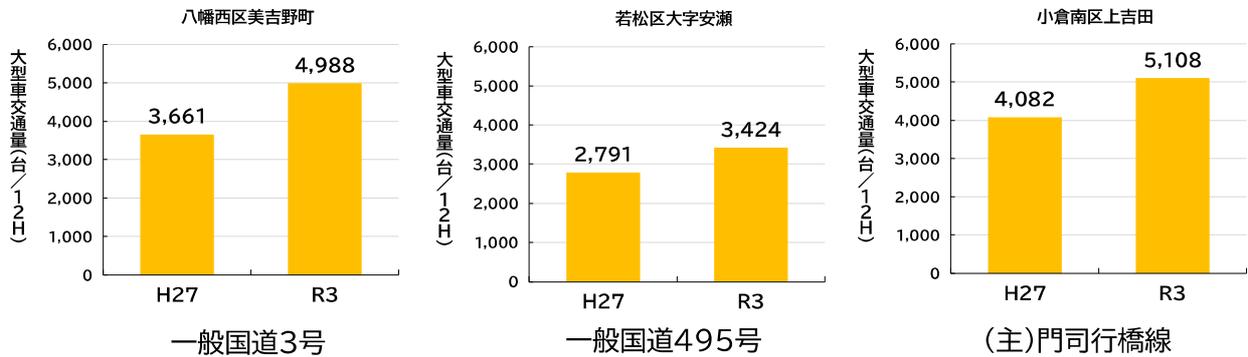
一方、全国的に航空貨物取扱量は概ね横ばいの中、北九州空港における令和3年度の航空貨物取扱量は過去最高を記録しています。

また、国際貨物定期便の増便(3便→4便)や、輸入貨物の取り扱い開始により、国際貨物取扱量が4年連続(H30→R3)で過去最高となっています。なお、北九州空港では、滑走路を2,500mから3,000mに延伸する工事が進められており、供用開始は令和9年度の予定です。



▲ 北九州空港の航空貨物取扱量の推移 資料:北九州市港湾空港局空港企画課

市内の主な幹線道路における大型車交通量の推移は、平成27年から令和3年の5年間で約2割～3割増加しています。



▲ 大型車交通量の推移

資料：全国道路・街路交通情勢調査

このように、本市では陸送や港湾及び空港、鉄道を利用した物流が行われており、これらの物流交通を支える道路整備が必要です。

○ 自然災害の発生と国土強靱化への取り組み

東日本大震災以降、熊本地震や九州北部豪雨等の自然災害が頻繁に発生しています。平成30年7月豪雨では、本市においても高速道路網等の分断により交通ネットワークが多大な影響を受けており、災害に強いみちづくりの重要性が改めて認識されたところです。

今後も引き続き、リダンダンシー確保のための道路ネットワークの整備を行うとともに、道路法面の崩壊・落石防止等の防災対策、橋梁やモノレールの耐震化等、防災・減災、国土強靱化への取り組みを推進する必要があります。



▲ H30.7豪雨災害
(北九州都市高速道路)

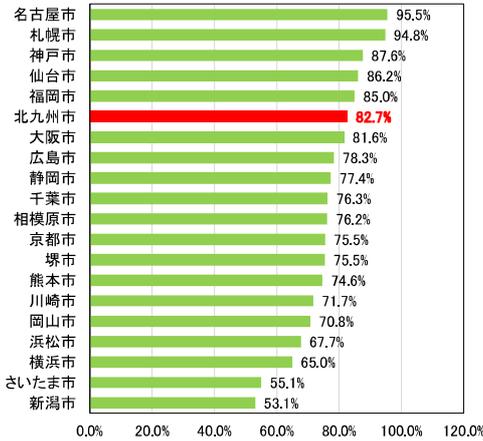


▲ R5.7豪雨災害
(元城町京良城1号線)

(2)北九州市の道路の現状

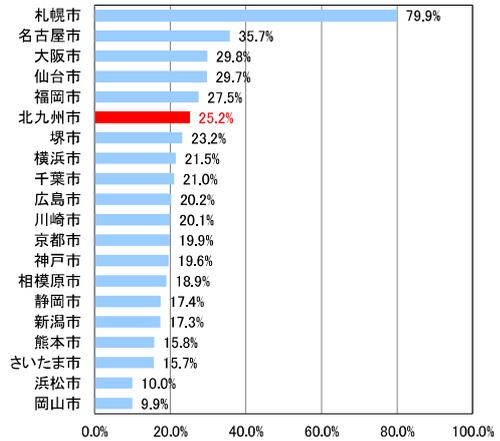
○ 都市計画道路及び歩道に未整備区間が存在

都市の骨格形成や都市間の連絡を担う道路の整備を進めており、都市計画道路の整備率は82.7%に達しています。また、一般道路での歩道が設置される区間の延長は、道路総延長の約25%となっており、引き続き整備を進めていきます。



▲都市計画道路整備率(R4)

資料:北九州市建設局道路計画課



▲道路総延長に対する歩道設置率(R4)

資料:道路統計年報(2023)

○ 主要渋滞箇所が点在

平成25年1月に福岡県交通渋滞対策協議会が市内28箇所(市管理:18箇所、国管理:10箇所)を主要渋滞箇所に指定し、令和5年度までに11箇所に対策を実施しました。引き続き、渋滞の緩和に向けて、道路整備等のハード対策と公共交通の利用促進等のソフト施策を進める必要があります。



▲北九州市内の主要渋滞箇所(R5)

※主要渋滞箇所から解除

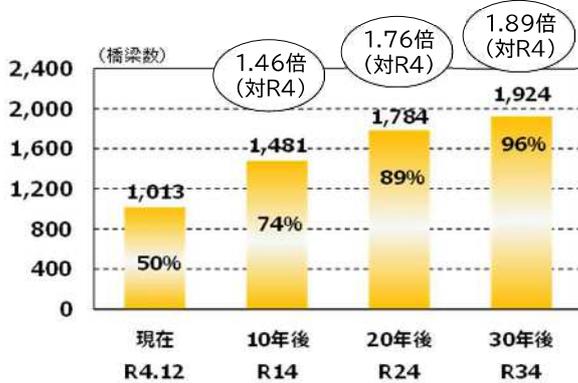
資料:地域の主要渋滞箇所

○ 老朽化が進む橋梁・トンネル等の道路施設

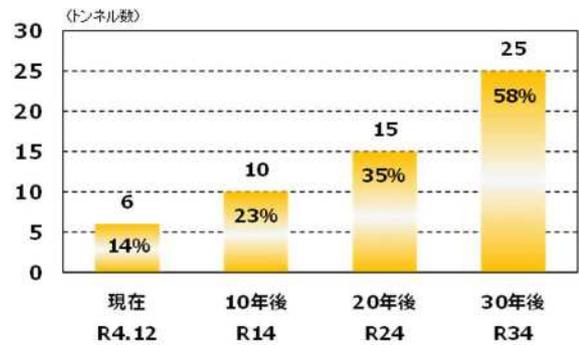
本市の橋梁は、昭和30年頃から昭和末期にかけて、全体の約80%が建設されており、建設時期が集中しています。建設後50年を経過するものは令和4年時点で全体の50%となっており、10年後には約74%、20年後には約89%とさらに高齢化率が大きくなり、維持補修が必要な橋梁がますます増加することが懸念されます。

本市のトンネルは、平成2年頃から平成17年頃にかけて、全体の約60%が建設されています。建設後50年を経過するものは、令和4年末時点で全体の14%ですが、20年後には約35%、30年後には約58%と急速に高齢化が進み、橋梁と同様に、維持管理費の増加が予想されます。

このため、老朽化した橋梁やトンネル等の道路施設について、施設毎の個別施設計画に基づき、維持・修繕に取り組んでいく必要があります。



▲ 建設後50年を経過する橋梁数の推移



▲ 建設後50年を経過するトンネル数の推移



▲ 橋梁のひび割れ状況



▲ トンネルのひび割れ状況



▲ モノレール・RC支柱のひび割れ状況



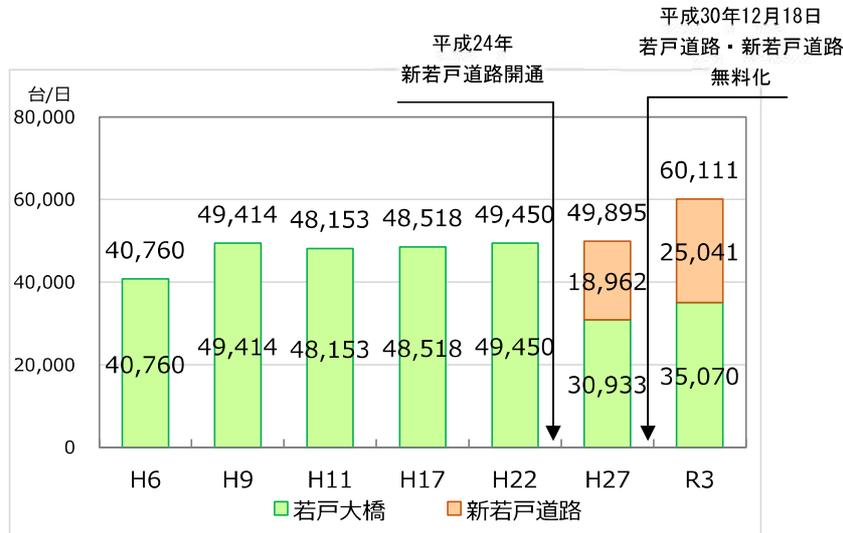
▲ モノレール・鋼製支柱の劣化状況

資料：北九州市

○ 若戸大橋・新若戸道路の交通量増加

若戸大橋の交通量は、新若戸道路開通に伴いトンネルに交通が分散され減少しています。さらに、平成30年12月の若戸大橋及び新若戸道路の無料化以降は、この2路線を合わせた交通量が約10,000台/日増加しています。

また、若戸大橋は令和4年2月に国の重要文化財に指定され、同年3月には日本夜景遺産にも認定されるなど、観光面でも非常に重要な役割を担っています。

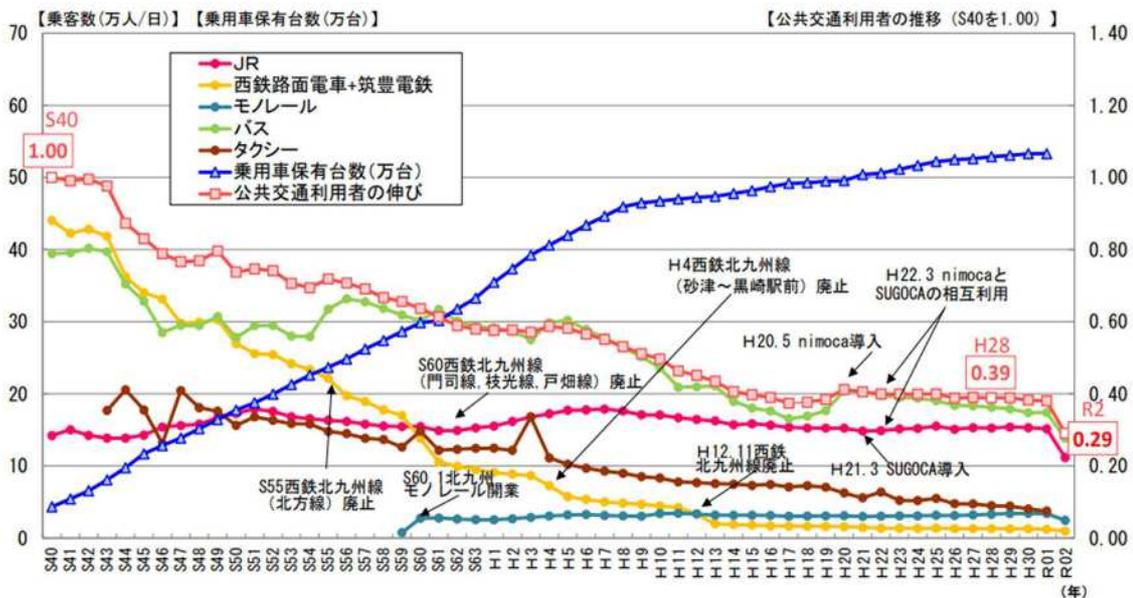


▲若戸道路・新若戸道路(若戸トンネル)の交通量の推移 資料:全国道路・街路交通情勢調査

○ 公共交通利用者数の減少

昭和40年以降、乗用車保有台数の増加に伴い、公共交通利用者は年々減少しており、近年は、昭和40年の約4割の水準で横ばい傾向となっています。

今後、高齢化が進む中、市民の移動手段を確保していくためにも、公共交通の利便性向上を目指した取り組みを推進していく必要があります。



▲公共交通利用者の推移

資料:北九州市統計年鑑