

北九州市の道路整備の30年* —道路整備と都市構造の変化—

The 30years History of Road Improvement in Kitakyusyu City*

—The Relationship between Road Improvement and Urban Structure—

堀 友義**

By Tomoyoshi HORI**

1. はじめに

1963年5つの中規模都市の対等合併により成立した北九州市は、1988年、「ルネッサンス構想」を策定し活力ある産業都市としての再生を図ろうとしている。合併後の都市基盤の整備は目覚ましく、なかでも市の骨格となる道路網は飛躍的に整備された¹⁾。

本論文は、市発足後30年間の道路整備の過程をふり振り返り、道路と都市構造の変化の関係等まちづくりに果たす道路の役割を再確認するとともに、高齢化社会を迎える今後の整備課題について若干の検討を行なおうとするものである。

2. 北九州市の道路整備30年の歩み

(1) まちづくり計画の推移と道路整備

道路整備の推移を概観するにあたり、都市全体の計画の流れをみておく必要がある(図1)。本格的な都市基盤施設の整備が始まったのは、昭和46年度にスタートする「中期計画」からであり、道路整備計画では第6次計画にあたる。

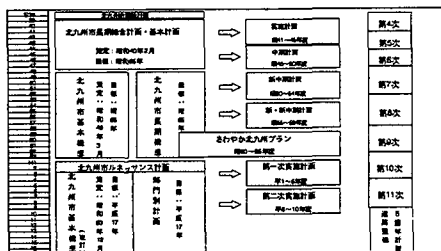


図-1 北九州市の基本・実施計画

*キーワーズ：道路整備の歴史、都市構造の変化、自動車依存都市

**堀 友義、(財)北九州都市協会

(北九州市小倉北区大手町11番4号、TEL 093-592-9503、

FAX 093-592-9504)

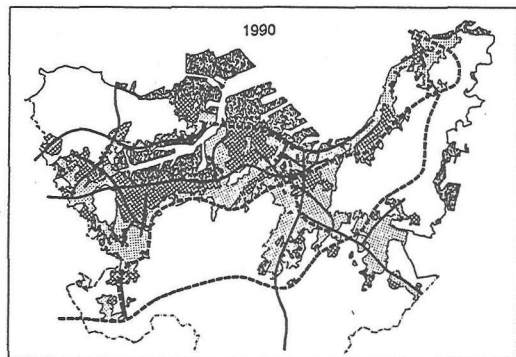
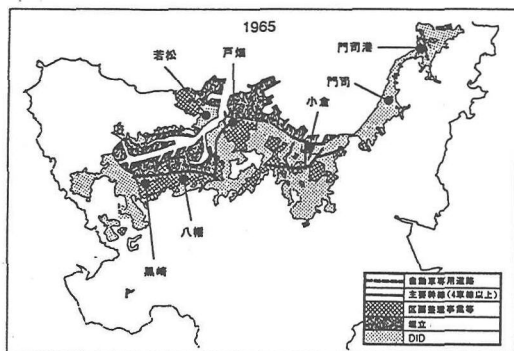
(2) 道路整備の推移

道路は産業・経済を支え豊かな生活を実現するために必要な最も根幹的な社会資本である。合併時の自動車保有台数はわずか4万台強であり、幹線道路もほとんどが2車線、改良率約25%、舗装率約30%という状況であった²⁾。当時の幹線道路網を図2(上段)³⁾に示している。その後の主な幹線道路の整備の概要は表1⁴⁾のとおりであり、その成果としての平成4年時点の状況を示したのが図2(下段)である。以下、特徴的な事柄について詳述する。

表-1 道路整備の推移

	自動車専用道路	4車線以上の主要道路
合併時	・春日～宮野 2車線供用(昭36)	・旧市の中心部等のみで、現在から見ると網を形成しているとは言えない。 ・震災復興等の市街地整備に伴うものが多い。
昭40年代	・関門橋～北九州道路(現在の都市高速道路4号線)黒崎インターまでが完成	・R3の戸畑バイパス、陣の坂～水巻町境 ・R10の三萩野～湯川 ・R199の末広～小森江、若松区内の前期整備区間の前後、小倉駅～若戸大橋 ・R200の幸神～上津役 ・R322の夜橋～高津尾 ・城野戸畑線の小倉区内 ・割子川岩屋線の引野～本城
昭50時点	・関門橋～黒崎インター(R3のバイパスとして東西軸の動脈を形成)	・R3の宮野～水巻町境、R199の小倉(東港)～大里及び若松の市街地部(若戸大橋～二島)等が整備され、各区分を結ぶ幹線道路の形状がみえはじめる。
50年代以降	・九州縦貫自動車道の市内全線 ・北九州直方道路(現在の都市高速道路4号線)の完成 ・都市高速道路の供用開始	・若戸大橋4車線化(都市高速道路と直結) ・都市高速開通街路 ・R10曾根バイパス ・R199本城バイパス ・R3門司大里地内 ・R322の城野～北方、高津尾～市丸 ・門司苅田線の一部、北九州戸畑福岡線、八幡西部、若松西部の各種幹線道路等
平4時点	・九州縦貫道と旧北九州道路の2本の東西幹線及び都市高速道路による高速道路網の形成	・各区分を結ぶ幹線がある程度整備された状態

(注) 主要道路は、旧市間を結ぶものを対象



図一 都市整備図

(3) 都市高速道路の建設

昭和 40 年代後半は、本市の自動車専用道路網の将来像が示された時期であった。福岡北九州高速道路公社が設立され、都市高速道路の建設が始まった(昭 46)。都市高速道路、北九州道路及び九州縦貫自動車道の 3 つの自動車専用道路は、激増する自動車交通への対応であると同時に、合併都市であった本市の一体化を実現するための武器でもあった。昭和 48 年、北九州道路の全線と関門橋が開通し、交通利便性が飛躍的に向上した。続いて、都市高速道路が昭和 55 年から順次供用され、また、九州縦貫道も昭和 63 年に市内の全区間が開通した。これを機会に懸案であった都市高速道路の採算性の向上と市内有料道路の一元化が企画され、平成 3 年に都市高速道路と北九州道路等の一体化が実現した。

(4) 都市モノレール小倉線の建設

国内初として建設されたモノレール小倉線は、道路の一部として位置づけられ、その事業費には道路の予算が充てられた。都心部と郊外の住宅地を結ぶ通勤通学の交通機関として極めて重要な役割を果た

している。

(5) 国・道路公団による広域幹線道路の整備

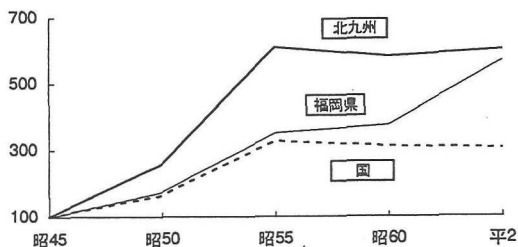
この概要は、前述のとおりであるが特筆すべきことは、このような全国的な高速道路網が地域や都市に与える影響についてである。多くの要因があるが、九州縦貫道と九州横断道(一部)の開通により、九州の重心が「西九州軸」、就中、福岡市に移り、北九州市がかつて占めていた「交通の要衝」としての地位は、現在極めて不確かなものとなっている⁹⁾。

(6) 数字でみる道路整備の到達点

以上の道路整備の推移を道路統計年報等により確認する。図 3 は、福岡県および国と対比した本市の道路整備費の推移である。「富裕団体」には程遠い財政状況にもかかわらず、本市が道路整備に熱心に取り組んできた様子が数字上も窺い知れる。

この間、舗装率は昭和 45 年度の 67.6% から平成 2 年度には 97.0% に、改良率は 30.2% から 55.2% に(図 4)、また道路(面積)率は、3.32% から 5.62% にそれぞれ上昇した。

一方、この期間に自動車保有台数は飛躍的に増え従って、道路交通量も急増したことは言うまでもない。今、道路交通センサスによって本市の顕著な渋滞地点の 1 つであった国道 10 号小倉北区域野、同片野の値をみると、図 5 のとおりとなっており、①昭和 58 年前後のピーク時速度は昭和 46 年前後の平均速度の約 1/2、②ピーク時速度は昭和 55 年の調査開始以来一貫して上昇、③平成 2 年前後のピーク時速度は、昭和 46 年前後の平均速度を上回ることから、付近の 10 号バイパスや都市高速道路等の整備が進んだ結果、交通量の増大にもかかわらず交通環境は改善されてきたと言える。



(注) 国は予算額、県・市は決算額。

図一 道路整備費の推移 (昭和 45 年度=100)

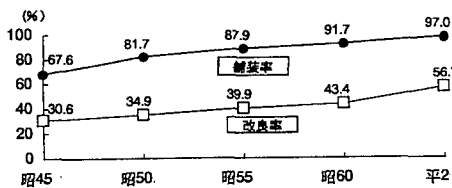


図-4 改良率及び舗装率の推移

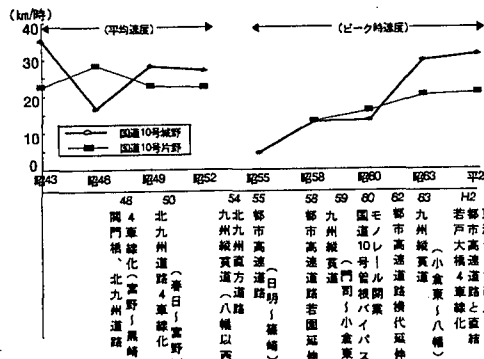


図-5 旅行速度の推移

3. 道路整備と都市構造の変化

(1) 多核都市から集中型都市への路線転換

北九州市は合併から4半世紀を経た1988年、ルネッサンス構想で旧市均衡型の「多核都市」から小倉を都心とする「集中型都市」形成へと路線転換した。以下、都市銀行店舗の統廃合を例にとって行政、経済、文化その他の諸機能が小倉にシフトしてきた経緯⁶⁾を示すとともに、多核都市北九州市の都市構造の変化と道路整備がどう関わっていたかを検討する。

(2) 都心小倉への都市機能の集中～銀行の例

都市の経済機能を代表する指標の1つとして金融機関がある。都市銀行の区別店舗数の推移をみたのが表2⁶⁾である。昭和38年度には総数で23店舗、旧5市の全てに支店があったが、40年代の早い時期に、小倉以外のかんりの店舗が廃止され、昭和47年度末には店舗数が約半分の12に激減する。この結果、市内12店舗のうち、小倉が9店舗と圧倒的なシェアを占める。この原因としては、経済的ポテンシャルの低下や合併により行政的には1つの市になったこと、一方で小倉は元来商業都市であり、ま

た交通の結節点で地理的にも地域の中央部に位置したこと等が考えられる。経済拠点としての小倉の優位性は40年代後半に確立され今日に至っている。

この時期は本市の自動車専用道路とモノレールの路線即ち骨格的な都市構造の将来像が明らかにされた時期である。それは、とりも直さず小倉を中心にした交通体系であり、これが銀行の小倉シフトの一要因になったと推測できる。

表-2 区別都市銀行店舗数の推移

	昭38	昭50	平3
門司	4	1	1
小倉	10	9	6
若松	3	0	0
八幡	5	2	3
戸畑	1	0	1
合計	23	12	11

(3) 市街地の拡大を支えた道路整備～DIDの推移

人口、産業の停滞にもかかわらず核家族化等により市街地の面的拡大は著しく進み、DID面積は、1965年の98㎏から1990年には153㎏となった(図2)。その拡大は、地形上の制約から小倉南区の国道322号と同10号方面、八幡西区同200号及び同区折尾から若松区西部にかけての同199号・主要地方道北九州芦屋福岡線方面の4つの地域で展開された。国道200号を除き、これらの道路が市街地の拡大とあわせて整備されたことは前述のとおりである。

(4) まとめ～都市構造の変化を促す道路整備

この間の道路整備は多核的であった北九州市の都市構造に大きなインパクトを与え、他の要因と相俟って⁶⁾、小倉中心部を北九州市の都心におしあげるとともに、拡大した市街地を含め市内各地域を相互に結合させる大きな役割を果たした。

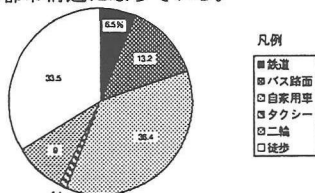
4. 「市民の足」と道路整備

(1) 北九州市の交通流動と機関分担

以上、道路を中心に都市構造のハード面の分析を行ってきたが、ここで視点を変えて、北九州市の100万市民の交通流動とその手段をみる。昭和58年の第2回パーソントリップ調査(以下58PT)、平成2年国勢調査(以下H2国調)を用いて、その概況を把握する。

58 P Tによる市内の発生交通量は約 261 万トリップで、そのうち通勤・通学は約 58.8 万トリップ (22.5%) である。一方、H 2 国調における北九州市常住の通勤・通学者 (15 歳以上) 数は、それぞれ約 40 万人、8 万人である。これに、幼稚園児、小・中学校児童生徒を加えると、62 万人となる。2 つの調査から、おおむね 1 日 60 万人の市民が通勤・通学および帰宅の行動をしている勘定になる。

次に、58 P T の交通手段別の機関分担をみると、自家用車 36.4%、バス路面 13.2%、鉄道 6.5% 等となっている (図 6)。一方、H 2 国調による通勤・通学者の機関分担をみると、自家用車 41.0%、鉄道 15.5% 等となっており、鉄道に比べ、自家用車が格段に多いことが分る。全国の都市の通勤・通学者機関分担 (国調) と比較しても、北九州市は同等人口規模の都市に比べ自家用車の比率が著しく高く、自動車依存型の都市構造になっている。



資料) 昭和 58 年第 2 回バーソントリップ調査

図 6 北九州市の機関分担状況

(2) 都心からの 30 分圏—自動車とマストラ

自動車とマストラ各々の都心・J R 小倉駅前からの 30 分圏 (小倉地区) を示したのが図 7 である。自動車利用がピーク時、マストラ利用がオフピーク時であるにもかかわらず、前者が全体として広範囲をカバーしている。図中東部のマストラ (J R) 優位地域は低湿地帯で人口が少なく、マストラサービスのない東南部はもちろん、南部のモノレール沿線でも自動車が優位となっている。高齢者、子供はマストラに依存せざるを得ないことを考えると、今後の高齢化社会における交通体系上課題を残している。

5. おわりに

北九州市成立後 30 年の道路整備を概観するとともに、それを通じて道路と都市構造の関係について若干の検討を試みた。結論として得られたことを記

すと、①本市が厳しい財政制約下、都市高速道路やモノレールを含め道路整備に積極的に取り組んできたこと、②その結果、道路整備状況は他の大都市に比べ遜色がないこと、③多核構造であった本市が小倉を中心とする求心的構造へ変容する上で道路が大きな役割を果たす等、道路と都市構造には強い相互作用があること、④本市は自動車依存型の都市構造となっているが、今後の高齢化社会や環境問題等を考えると交通体系上課題を残している、換言すればマストラにシフトすべきであること等である⁷⁾。

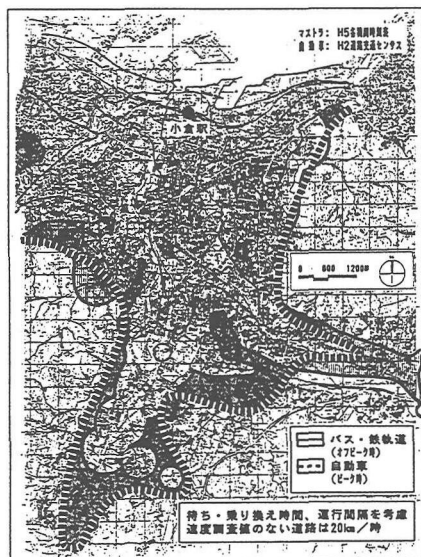


図 7 都心からの 30 分圏

謝辞：本稿作成にご協力ご指導頂いた都市協会の加藤主査他の諸氏、市都市計画・建設局の関係者、(株)サンエー計画の山下氏及び萩島九大教授に深甚の謝意を表します。

参考文献

- 1) 出口 隆；北九州市の都市形成と展望、いちいがし市制 30 周年記念号 NO.75、1993.12
- 2) 天野雅之；都市基盤整備のあゆみ、同上
- 3) 堀 友義他 3；高度成長期以降の地方都市の都市発展、日・韓・台 国 際都市計画シンポジウム 1994 (論文集)、日本都市計画学会
- 4) 川上秀光；一体的な百万都市建設への歩みと 21 世紀への展望、北九州都市協会論文集 1993.7
- 5) 石神 勉；北九州市の都市再生に向けた取り組みについて、NIRA 政策研究 VOL.8 NO.2、1995
- 6) 堀 友義；合併後における都市銀行支店及び国県等出先機関の統廃合の推移、北九州都市協会論文集 1993.7
- 7) 八十島義之助；都市計画と交通 (巻頭言)、都市計画 NO.195、1995