



関門地域(下関市・北九州市)の未来をつなぐ

下関北九州道路



令和4年7月

関門地域の現状

下関北九州道路について

本州と九州の結節点である下関市と北九州市は、人やモノが行き交う要衝として、また大陸との玄関口として、一体的に発展してきました。

この地域が持つポテンシャルを発揮させ、さらなる発展を図るためには、当地域における渋滞や通行止めといった現状の道路課題を解消する必要があります。

下関北九州道路は、下関市と北九州市の都心部を結び、循環型ネットワークの形成により、暮らし、産業・物流、観光、渋滞緩和など地域の一体的発展に寄与するとともに、本州と九州の広域的な人流・物流及び経済活動の活性化を支える大動脈、災害時の代替路としての機能・役割を担う道路です。

本州-九州の大動脈である関門橋・関門トンネルは
関門海峡を越えて地域の暮らしや産業、観光を支えています。

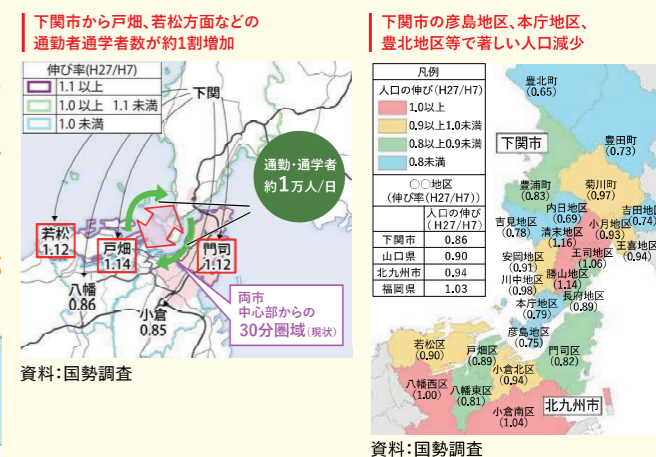
海峡を越えた交流・連携

暮らし 海峡を越えて一体となった生活圏

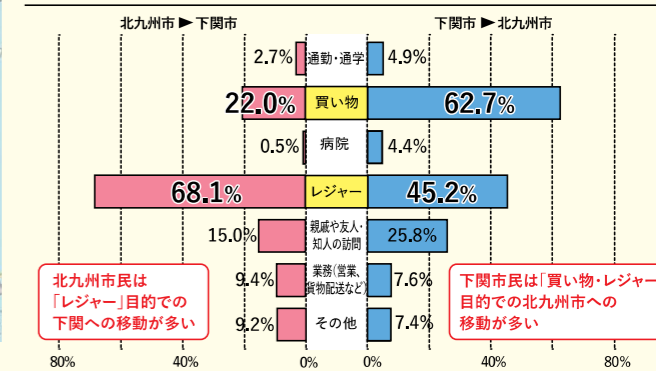
小倉都心部に商業施設が集積。下関市民は買い物目的での北九州市への移動が多い。

海峡を挟んで120万人を超える都市圏を形成しており、下関市～北九州市間の通勤・通学の往來が1日あたり約1万人あり、下関市↔戸畑・若松方面などの通勤・通学の往來は増加傾向。

下関市、北九州市ともに人口が減少傾向。特に下関市中心部(本庁地区)、彦島地区等で著しい減少。



下関市～北九州市間の主な移動目的・経路



災害対応 海峡を越えた災害への対応

本州や九州から被災地へ、『関門橋』を通行して多くの支援車両が駆け付けました!

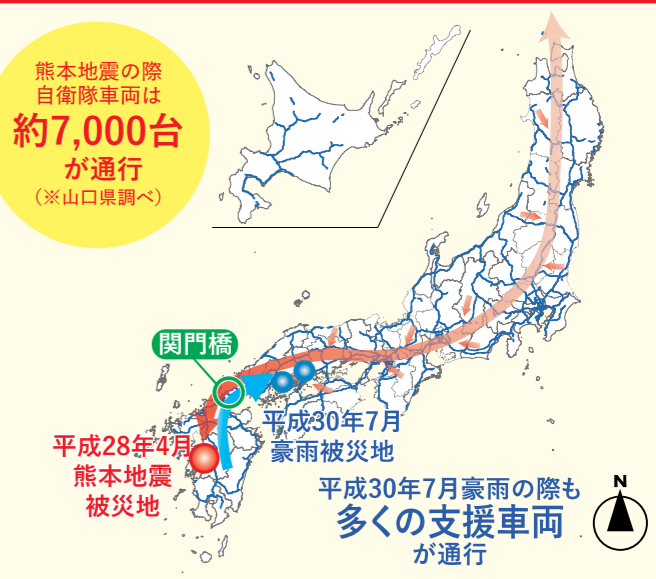
支援車両の通行状況



支援活動の状況



熊本地震の際
自衛隊車両は
約7,000台
が通行
(※山口県調べ)



下関市・北九州市の中心部を結ぶ道路網の課題

迂回・渋滞・通行止めにより、交流人口の拡大や迅速かつ円滑な物流

老朽化する関門橋・関門トンネルで頻発する通行止め

関門橋 (延長1,068m)

- 開 通:昭和48年11月(48年経過)
- 交通量:330百台/日(令和3年度)



■関門橋の通行止め状況 (H29~R3年度)

日付	原因	備考
H30年 2月11日~12日	積雪	上下線 約11時間通行止め
H30年 7月 6日	雨	上下線 約3時間通行止め
H30年 10月 6日	台風	上下線 約3時間通行止め
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

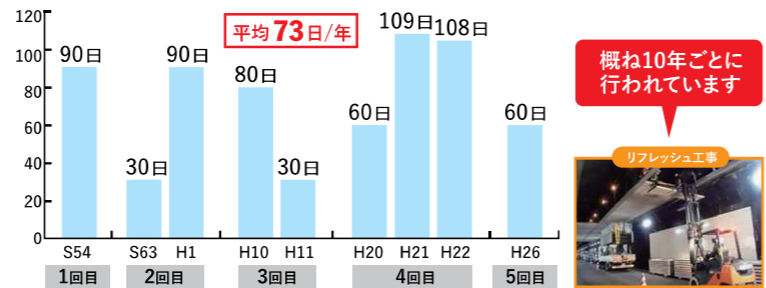
関門トンネル (延長3,461m)

- 開 通:昭和33年3月(64年経過)
- 交通量:248百台/日(令和3年度)



下関市と北九州市間の交通量は、約2万5千台にのぼり、そのうち、**約7割**の1万7千台が関門トンネルを利用しています。
(H17全国道路・街路交通情勢調査)

■関門トンネルのリフレッシュ工事による全面通行止めの状況 (年平均通行止め日数)



■関門トンネルの事故・落下物などによる通行止め回数

年度	通行止め回数	合計
H29	207回	918回
H30	198回	
R1	195回	
R2	135回	
R3	183回	

5年間の回数 **918回**

通行止め頻度 **2日に1回以上**

に支障をきたしています。

通行止め時の交通への影響

関門トンネル・関門橋の通行止め時の交通混雑は両市を往来する交通のみならず、域内交通にも支障をきたしている。

関門橋が通行止めとなった事例(令和2年7月豪雨)



平常時:R2.6.30(18時台)

通行止め時:R2.7.7(18時台)

出典:R2 社会資本整備審議会 道路分科会 第1回 中国・九州地方合同小委員会 資料を基に作成 資料:ETC2.0プローブデータ

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



夕方下関市内から門司へ、資材を納品に向かったところ、日頃20分で着くところ3時間を要しました。
出典:地域住民ヒアリング結果 ※8



山口市から下関市に帰る途中、小月ICを過ぎて通行止めに遭遇し、翌朝まで車の中で飲まず食わずの12時間、大変苦しい状況でした。
出典:地域住民ヒアリング結果 ※8

関門橋・関門トンネルの通行止めによる弊害!

救急搬送に影響を及ぼします!



消防機関
職員

関門橋が通行止めになった際、市内の道路が大渋滞となり、救急活動時に現場や病院へ向かうルートの変更を行い、搬送にいつも以上の時間を要しました。幸い重傷者はいませんでしたが、患者に大きな負担がかかりました。
出典:消防機関ヒアリング結果 ※7

生鮮食品の輸送に影響を及ぼします!



農水産関連
企業

野菜や果物を関門トンネルを利用し輸送していますが、事故によりトンネル内から出られなくなり、商品の到着に半日程度遅れが生じました。遅れにより生鮮品がスーパーに置けなくなり、多大な迷惑がかかりました。
出典:農水産関連企業ヒアリング結果 ※3

自動車部品の輸送に影響を及ぼします!



自動車部品
輸送業者

関門橋が通行止めになった際、関門トンネルへの迂回輸送を余儀なくされましたが、そのフルトレーラーでは、トンネルの通行ができませんでした。そのため、貨物を別のトラックに積み替える作業が発生し、余分な時間や人件費がかかりました。
出典:輸送業者ヒアリング結果 ※1

観光ツアーのルートに影響を及ぼします!



観光関連
企業

関門橋が通行止めとなった際は、ルートを変更しましたが、関門トンネルを通過するのに4時間も要し、到着が大幅に遅れました。また、旅程も変更となり最終的には移動手段を電車に切り換えてツアーを続行しました。
出典:旅行者・観光関連団体ヒアリング結果 ※4

地域住民や企業も両市の移動には課題があると考えています。

地域住民・企業等ともに両市を自動車で行き来する人の約8割が、「交通混雑」に課題があると回答。また、「通行止めが多い」、「大きな遠回りによる移動」についても課題と回答した人の方が多い。

■ネットワーク模式図

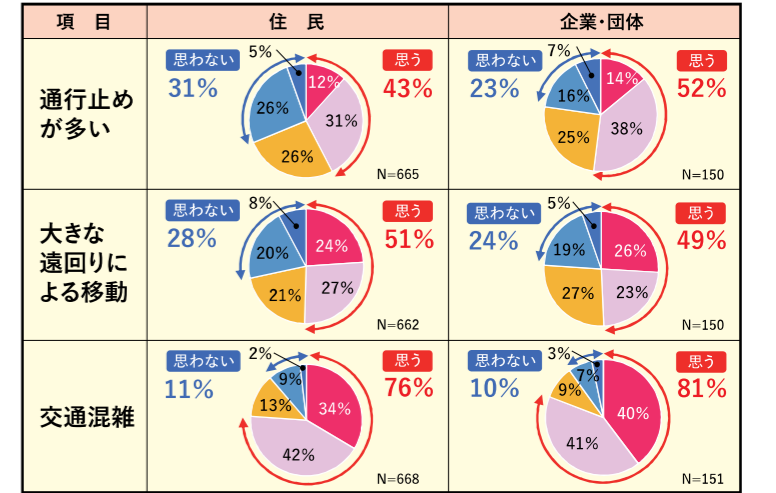


通行止め
関門トンネル等では、事故や補修工事による通行止めが多発

迂回
両市間の移動は、関門トンネルなどへの大きな迂回が必要

渋滞
両市を結ぶルート上の主要交差点では交通混雑が発生

■下関市~北九州市間の移動における課題 出典:地域住民、企業等アンケート ※5



両市間の移動は、関門トンネルなどへの大きな迂回が必要
直線距離では約10kmだが、道路距離はその2倍の約20km

■ そう思わない ■ あまりそう思わない ■ どちらでもない ■ ややそう思う ■ そう思う
上のグラフは、下関・北九州地域を月に数回以上行き来する自動車利用者の回答を集計したもの(N:回答数)

政策目標

地域の課題や将来像を踏まえ、4つの政策目標を設定

暮らし

両市の中心部を近づけることで、交流人口の増加、生活圏の拡大を図る



出典:R2 社会資本整備審議会 道路分科会 第1回 中国・九州地方合同小委員会 資料を基に作成

歴史ある下関に住みたいと思っており、下関市と北九州市の通学時間が短縮されることは、自宅から通える大学の選択肢が増え、進路の幅がとてと広がることに繋がります。

出典:H29.8整備促進大会意見提言



学 生

産業・物流

本州や九州の玄関口である多様な産業・物流の拠点の連絡性を高め、多重性を確保し、円滑で安定した物流を実現



出典:R2 社会資本整備審議会 道路分科会 第1回 中国・九州地方合同小委員会 資料を基に作成

下関北九州道路整備による時間短縮により運搬効率の向上が見込まれます。また、北九州まで雇用機会の創出が図られる可能性があります。

出典:下関北九州地域の企業へのヒアリング結果 ※2



製造卸業

観光

関門海峡のまわりに点在する観光資源を有機的に繋げ、海峡を跨いだ循環型周遊ルートを形成



出典:R2 社会資本整備審議会 道路分科会 第1回 中国・九州地方合同小委員会 資料を基に作成

移動時間の短縮による観光地での滞在時間増加を最も効果として期待していますが、対象エリアの拡大、定時性の確保も期待しています。

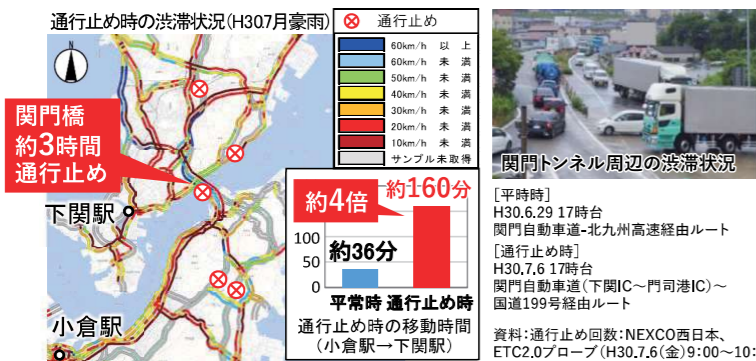
出典:旅行者・観光関連団体ヒアリング結果 ※4



観光関連企業

代替路

災害や事故、補修工事等による通行止め時における「関門橋」や「関門トンネル」の代替路(バイパス)としての機能を有する



出典:R2 社会資本整備審議会 道路分科会 第1回 中国・九州地方合同小委員会 資料を基に作成

メタノール等の化学製品は危険物であるため、関門トンネルを使わず、関門橋を利用しています。関門橋が通行止めの際は、他に代替路がないため、解除されるまで待つしかなく、下関ICで1日待機したこともありました。

出典:彦島地区の企業ヒアリング結果 ※6



化学製品関係企業

対応方針

私たちにとって必要な道路のカタチが見えてきた!

海峡部の構造形式は橋梁



選定理由

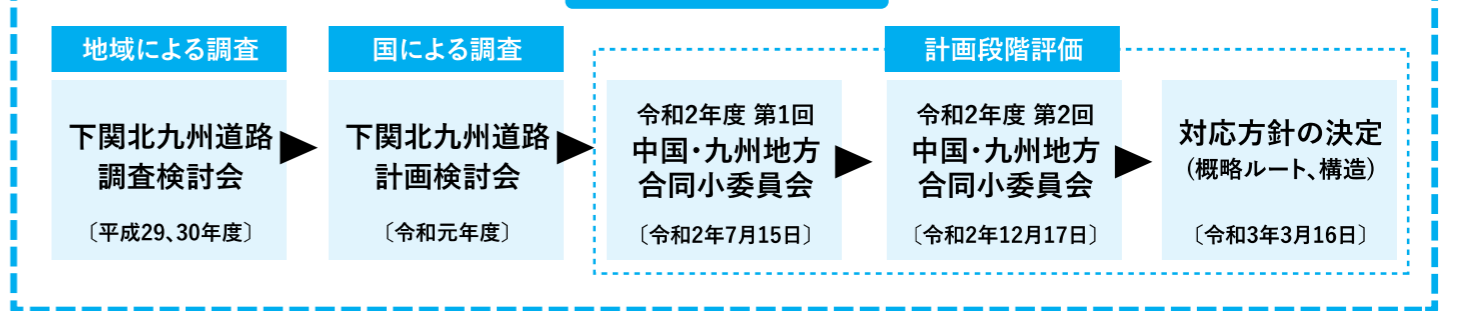
3つの比較ルート帯のうち、対応方針決定ルート帯は他案と比べて政策目標の達成が見込まれるほか、道路整備による影響についても、他案より総合的に優れているため。

道路整備による影響 対策を検討する上での配慮事項

生活環境	大気質・騒音への影響	景観	景観資源への影響	施工中の影響	施工中における交通や生活環境等への影響
自然環境	動植物の生息・生育地、生態系等への影響	家屋への影響	移転が必要となる家屋等の数	コスト	整備に要する費用

出典:R2 社会資本整備審議会 道路分科会 第1回 中国・九州地方合同小委員会 資料を基に作成

これまでの検討経緯



令和3年4月～ 都市計画・環境アセスメントを進めるための調査

