



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6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ことが必要です。

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、くらし、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

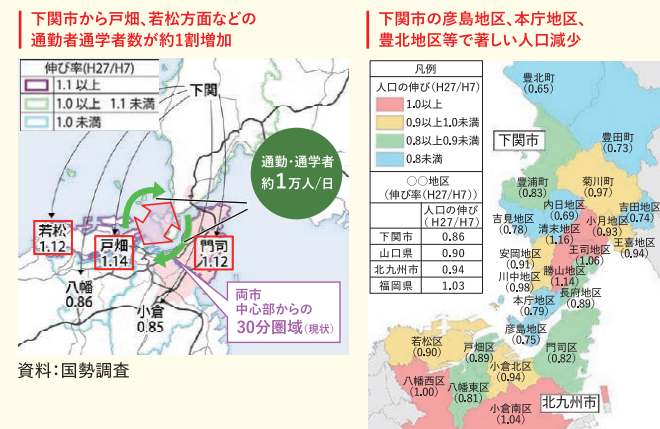
暮らし

海峡を越えて一体となった生活圈

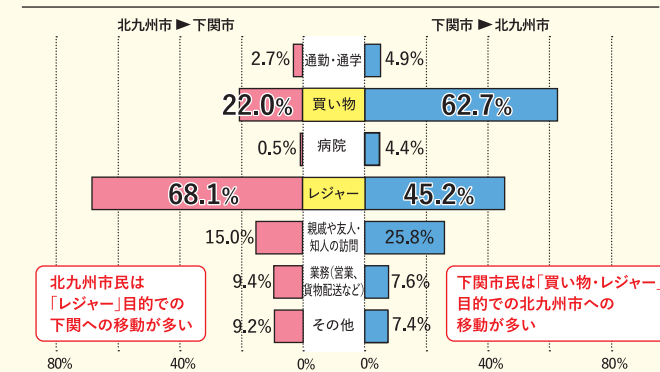
小倉都心部に商業施設が集積。下関市民は買い物目的での北九州市への移動が多い。

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・通学の往来が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・通学の往来は増加傾向。

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)



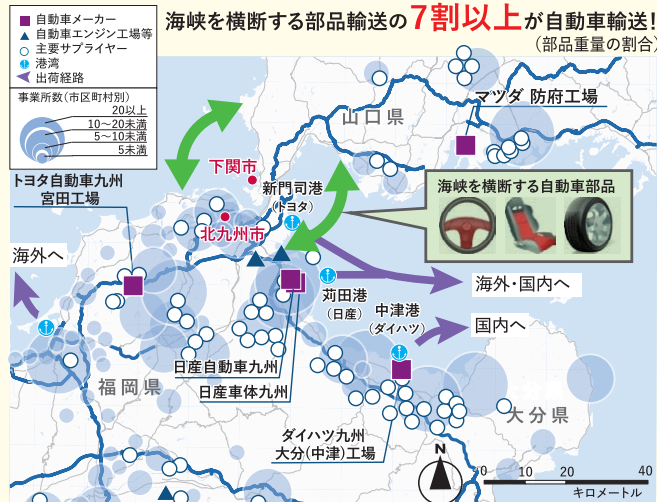
産業・物流 海峡を越えた産業連携

イギリスやイタリアの生産台数を上回る自動車産業



出典：九州経済産業局、自動車メーカーHP ※2021年の台数

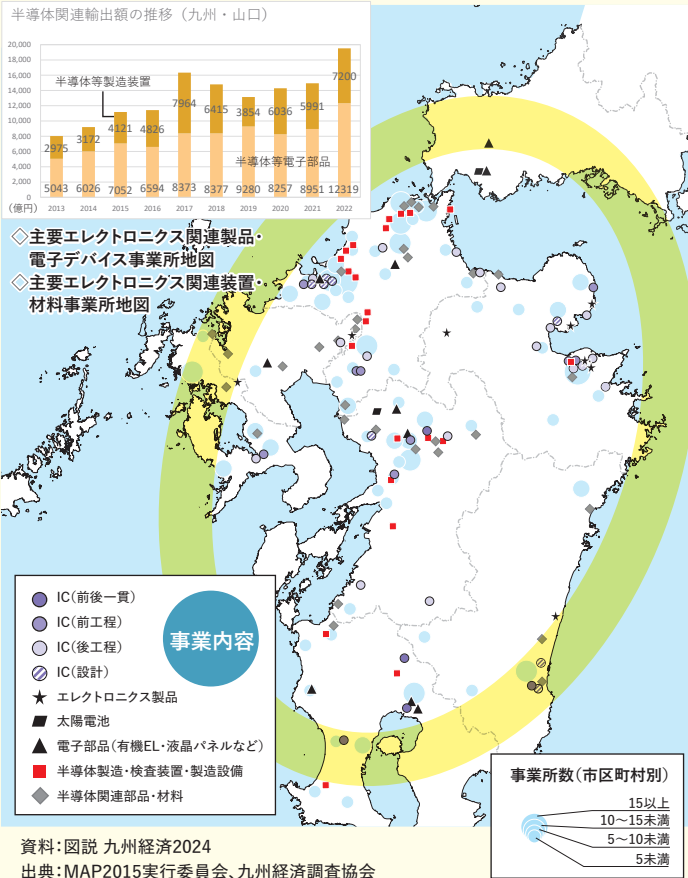
海峡を越えた部品供給



自動車メーカー**5社** 関連企業は**700社**以上

資料：図説 九州経済2020
出典：R2 社会資本整備審議会道路分科会第2回中国・九州地方合同小委員会資料を基に作成

シリコンアイランド九州の生産・輸出は再び拡大傾向



観光 海峡を挟んで歴史・文化遺産などが多数存在

関門にまたがる文化財42件が日本遺産の「関門“ノスタルジック”海峡 ～時の停車場、近代化の記憶～」として認定

北九州市は「日本新三大夜景都市」※のランキング1位

※令和4年3月(一社)夜景観光コンベンション・ビューローが、『日本新三大夜景』を認定。

関門“ノスタルジック”海峡



■旧下関英国領事館 (下関市)



■山口銀行旧本店 (下関市)

資料提供：関門海峡日本遺産協議会

日本夜景遺産



■高塔山公園 (北九州市)



■和布刈公園第二展望台 (北九州市)



■皿倉山 (北九州市)

資料提供：(一社)夜景観光コンベンション・ビューロー

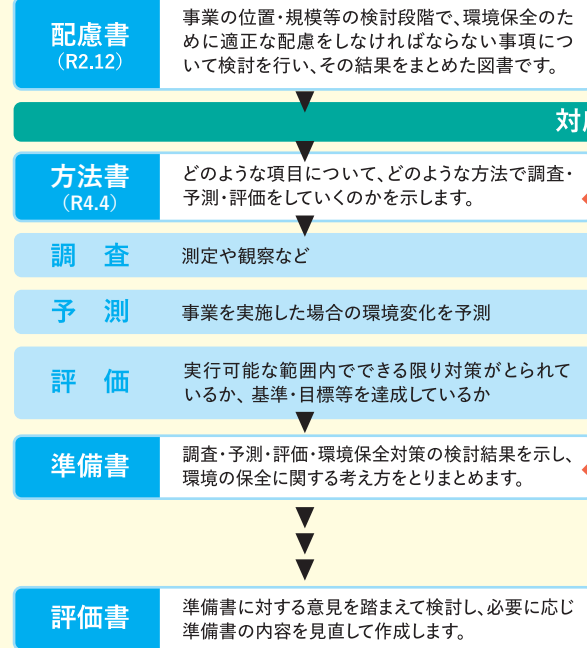


令和3年4月～ 都市計画・環境アセスメントを進めるための調査

ルート帯の決定を受け、円滑な都市活動を確保し、良好な都市環境を保持するために必要な都市施設として都市計画に定めるため、都市計画の手続きと併せて環境アセスメント(環境影響評価)の手続きが行われています。

環境影響評価と都市計画の手続きの流れ

環境影響評価の手続き

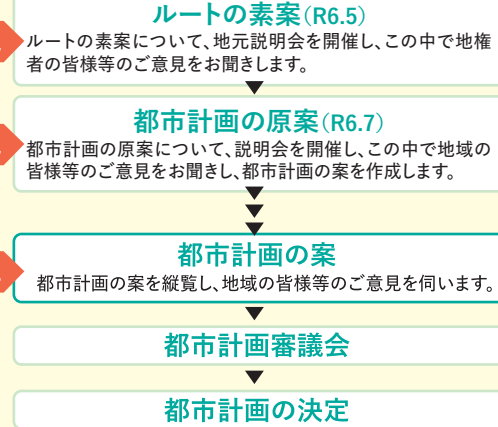


対応方針の決定 (R3.3)

環境影響評価(環境アセスメント)とは

環境影響評価は、開発事業の内容を決めるにあたって、それが環境にどのような影響を及ぼすかについて、あらかじめ事業者自らが調査・予測・評価を行い、その結果を公表して地域の皆様、地方公共団体などから意見を聴き、それらを踏まえて環境の保全の観点から、よりよい事業計画(都市計画)を作り上げていこう、という制度です。

都市計画の手続き



出典：(仮称)下関北九州道路 環境影響評価方法書のあらまし 資料を基に作成

～TOPICS～ 令和4年3月(一社)日本プロジェクト産業協議会(JAPIC)による、「国土・未来プロジェクト研究会シンポジウム『国土造りプロジェクト構想』」において、下関北九州道路の早期事業化に向けての提言がありました。

提言 両岸接続地域の高付加価値化



提言 官民連携の新たな枠組みの導入による事業推進

橋梁インフラの観光資源化

計画段階から「民」の発想を取り入れ見学施設を作りこむなど、橋梁を観光資源化し、収益を建設・維持管理コストに還元する仕組み等を検討すべき

橋梁を観光資源としてエンターテインメント機能を付与



出典：JAPIC国土・未来プロジェクト研究会シンポジウム 資料を基に作成

提言 世界最高水準の新技術への挑戦と実装

提言 広域高規格道路とのネットワーク化

提言 早期事業着手

詳しい提言内容は
こちらから



出典となる地域によるアンケート・ヒアリングの概要

※1 輸送業者ヒアリングの概要(H27)

- 調査対象者及び調査方法
現地調査の結果、関門橋と関門トンネルを利用する頻度が高い企業11社に対して直接聞き取り

※2 下関北九州地域の企業へのヒアリングの概要(H29)

- 調査対象者及び調査方法
下関市及び北九州市の製造卸業、運輸業など15社に対して直接聞き取り

※3 農林水産関連企業ヒアリングの概要(H29)

- 調査対象者及び調査方法
下関市及び北九州市の農水産関連企業22社に対して直接聞き取り

※4 旅行者・観光関連団体ヒアリングの概要(H30)

- 調査対象者及び調査方法
下関市及び北九州市の旅行者15社、観光関連団体6団体に対して直接聞き取り

※5 地域住民・企業等アンケートの概要(H30)

- 調査対象者及び調査方法
下関市及び北九州市にお住まいの18歳以上の住民(無作為抽出)と両市の企業等に対して、調査票を郵送にて配布・回収
- 回答票数と回答率
地域住民アンケート：2,108票(6,812票配布) 30.9%
企業アンケート：238票(501票配布) 47.5%

※6 彦島地区企業・自治体ヒアリングの概要(R1)

- 調査対象者及び調査方法
下関市彦島地区の企業及び自治体連合会に対して直接聞き取り

※7 消防機関ヒアリングの概要(R2)

- 調査対象者及び調査方法
下関市消防局に対して直接聞き取り

※8 地域住民ヒアリングの概要(R2)

- 調査対象者及び調査方法
下関地域の住民に対して直接聞き取り

()内は調査実施年度

本資料に関するお問い合わせ

下関北九州道路整備促進期成同盟会		下関北九州道路建設促進協議会	
山口県土木建築部道路建設課	TEL.083-933-3714	北九州市都市戦略局計画部都市交通政策課	TEL.093-582-2518
福岡県県土整備部道路建設課	TEL.092-643-3660	下関市都市整備部都市計画課	TEL.083-231-1932
		(一社)九州経済連合会 地域共創部	TEL.092-761-4261
		(一社)中国経済連合会 社会基盤担当	TEL.082-242-4511

[表紙写真] 左上：下関市立しものせき水族館/左下：赤間神宮/右上：小倉城/右下：門司港駅

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 (50年経過)
- 交通量:388百台/日 (令和5年度)



■関門橋の通行止め状況 (R1～R5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	下り線 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 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

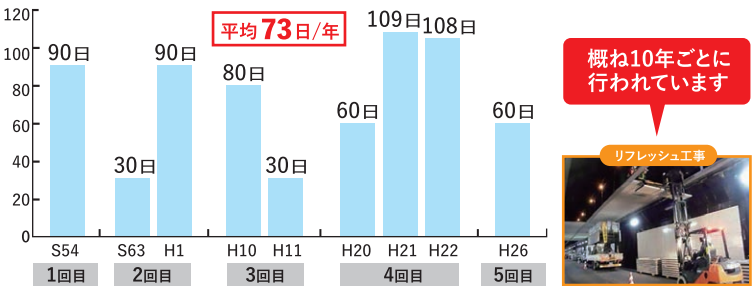
関門トンネル (延長3,461m)

- 開 通:昭和33年3月 (66年経過)
- 交通量:252百台/日 (令和5年度)



下関市と北九州市間の交通量は、約1万7千台にのぼり、そのうち、**約8割**の1万4千台が関門トンネルを利用しています。
(H27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)



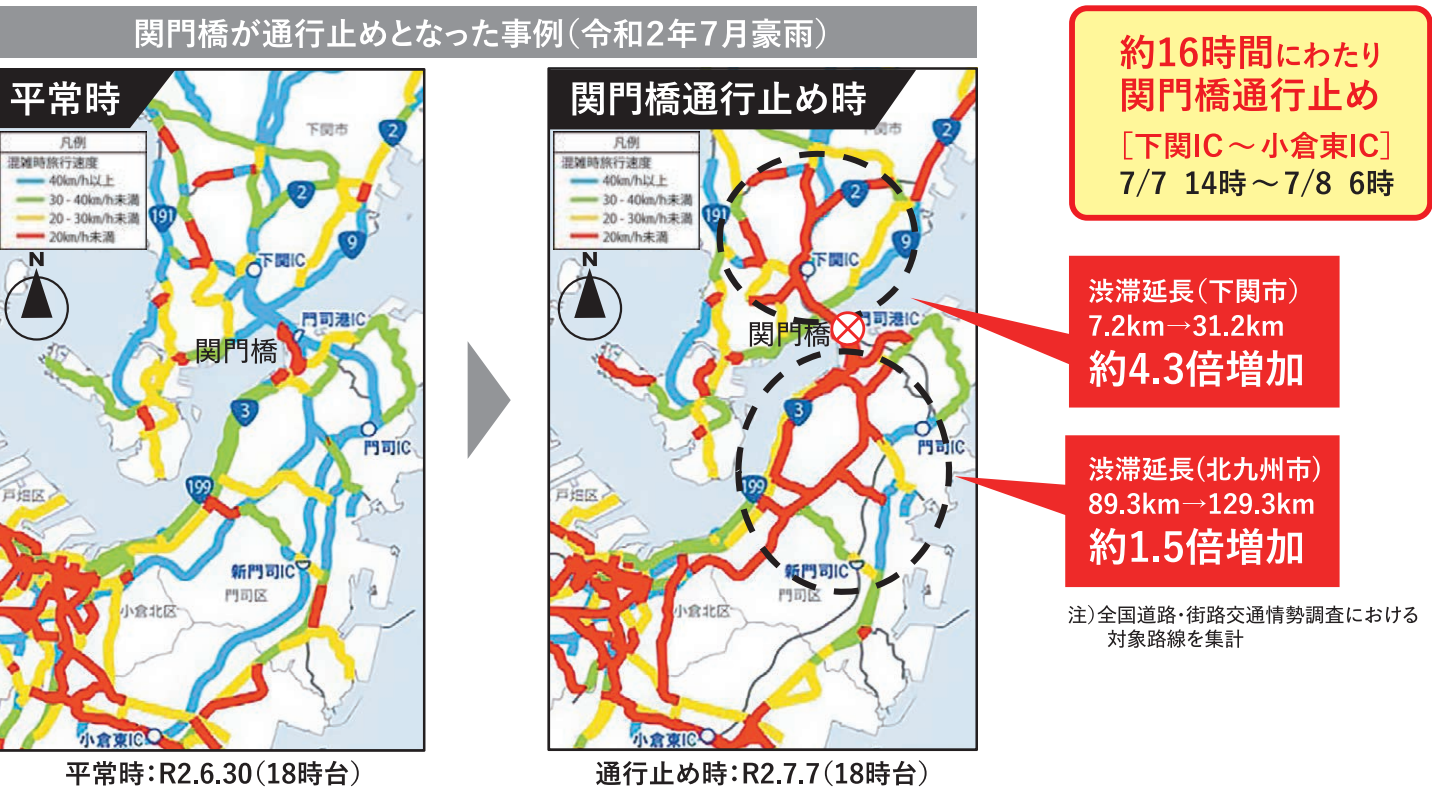
■関門トンネルの事故・落下物などによる通行止め回数 (R1～R5年度)

年度	通行止め回数	合計
R1	195回	776回
R2	135回	
R3	183回	
R4	133回	
R5	130回	
5年間の回数		776回
通行止め頻度		約2日に1回

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。



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

下関市内 営業担当者

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

下関市民

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！

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！

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！

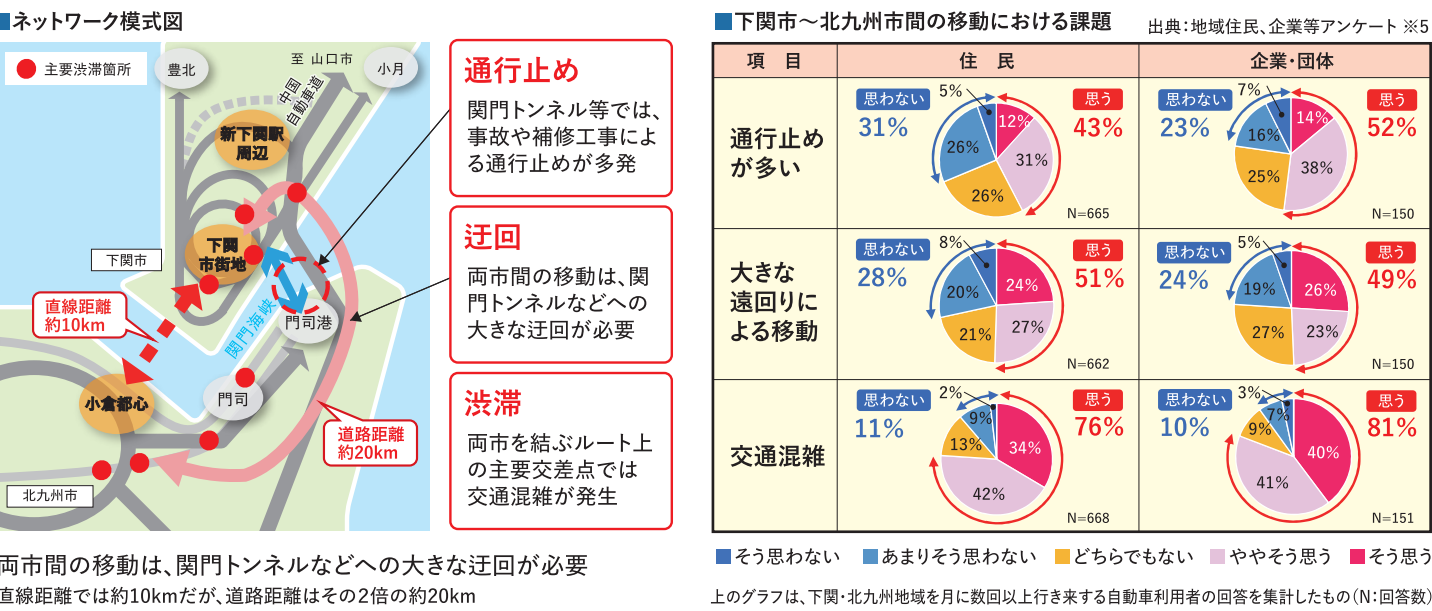
関門橋が通行止めになった際、関門トンネルへの迂回輸送を余儀なくされましたが、そのフルトレーラーでは、トンネルの通行ができませんでした。そのため、貨物を別のトラックに積み替える作業が発生し、余分な時間や人件費がかかりました。
出典:輸送業者ヒアリング結果 ※1

観光ツアーのルートに影響を及ぼします！

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。



計画の具体化に向けた検討・調査

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見込まれます。

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作成



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。

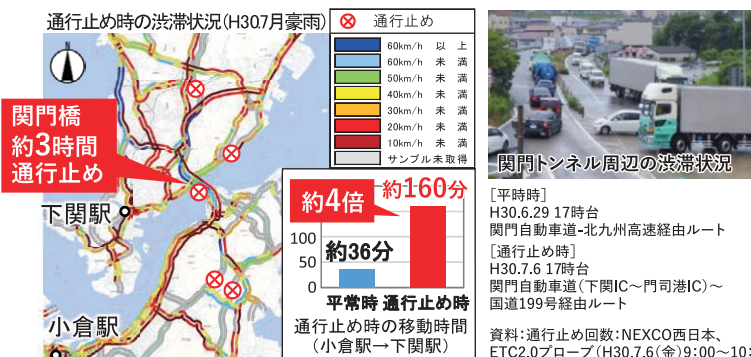
出典：旅行者・観光関連団体ヒアリング結果 ※4

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



これまでの検討経緯

地域による調査

下関北九州道路
調査検討会
〔平成29、30年度〕

国による調査

下関北九州道路
計画検討会
〔令和元年度〕

計画段階評価

令和2年度 第1回
中国・九州地方
合同小委員会
〔令和2年7月15日〕

令和2年度 第2回
中国・九州地方
合同小委員会
〔令和2年12月17日〕

対応方針の決定
(概略ルート、構造)
〔令和3年3月16日〕

対応方針の決定

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
自然環境	動植物の生息・生育地、生態系等への影響
景観	景観資源への影響
家屋への影響	移転が必要となる家屋等の数
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
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

海峡部の構造形式は橋梁

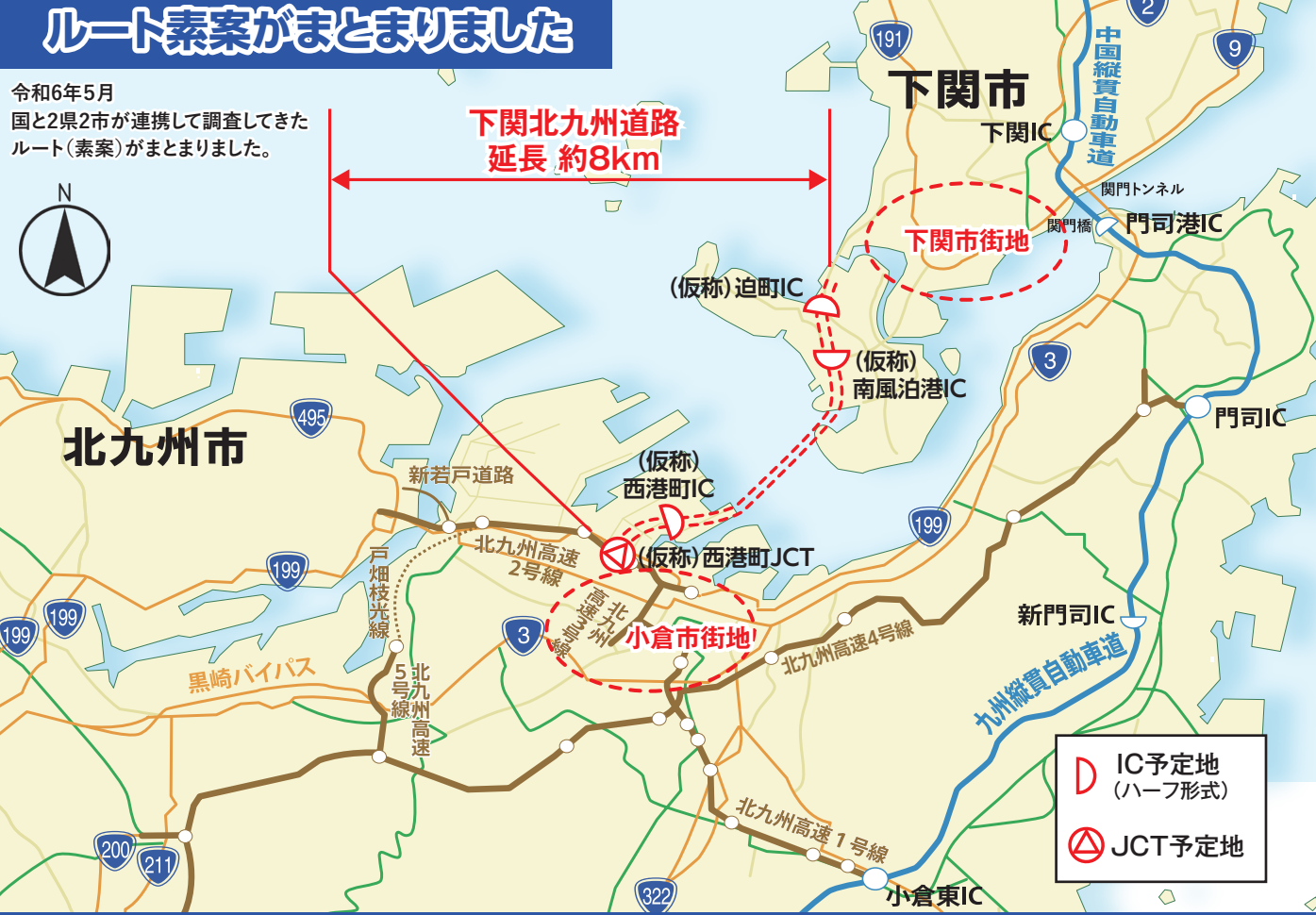


出典：R2 社会資本整備審議会 道路分科会 第2回 中国・九州地方合同小委員会 資料を基に作成

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

ルート素案がまとまりました

令和6年5月
国と2県2市が連携して調査してきた
ルート（素案）がまとまりました。



出典：下関北九州道路 地元説明会 配布資料を基に作成