



本州と九州の広域的な人流・物流を支え
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

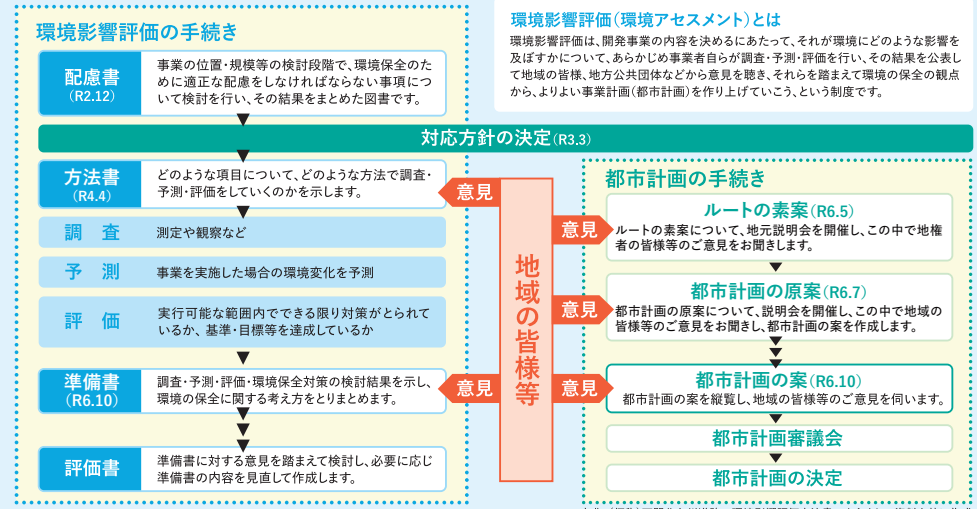


令和7年8月

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



■環境影響評価において作成したフォトモンタージュの一例

〈主要な眺望点「小文字山(北九州市小倉北区)」から北西を望む〉～フォトモンタージュにより、将来の景観を把握し、景観に与える影響を予測～



～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 両岸接続地域の付加価値化 ※イラストはイメージです。	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 【ブリッジクライム(シドニー)の事例】計画から入札の期間に20年間で400万人／年収入約66億円(MARCOM)	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: 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

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	(一社)九州経済連合会 地域共創部	TEL.092-791-4268
福岡県土木整備部道路建設課	TEL.092-643-3660	下関市都市整備部都市計画課	TEL.083-231-1932	(一社)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: 赤間神社 / 右上: 小倉城 / 右下: 門司港駅

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続けたいと思っており、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、進路の幅がとても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(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

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。

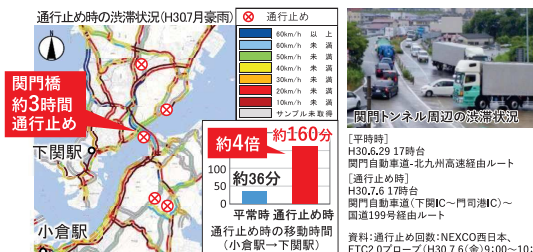
出典: 旅行者・観光関連団体ヒアリング結果(H30)

- 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

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: 彦島地区企業・自治体ヒアリング結果(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

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

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。

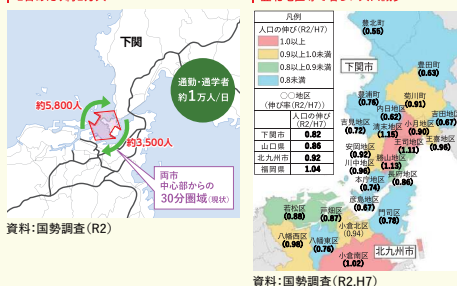
海峡を挟んで約120万人の都市圏を形成しており、下関市～北九州市間の通勤・通学の往来は1日あたり約1万人。

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。

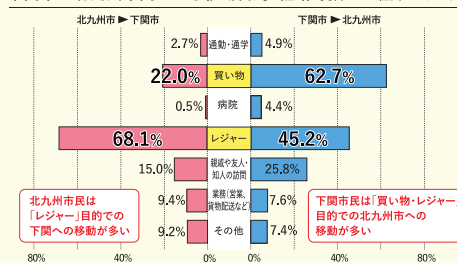


出典: R2 社会資本整備審議会 道路分科会 第1回 中国・九州地方合同小委員会 資料を基に作成

下関市～北九州市間の通勤・通学の往来は1日あたり約1万人



下関市～北九州市間の主な移動目的・経路 資料: H25 住民アンケート



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



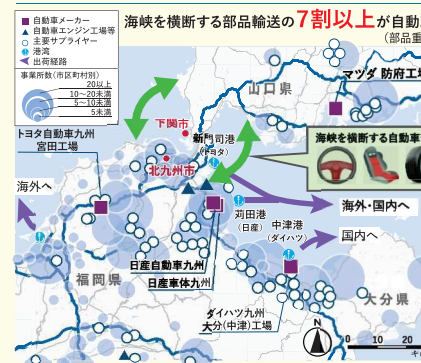
産業・物流 海峡を越えた産業連携

フランスやイギリス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 ※2024年の台数

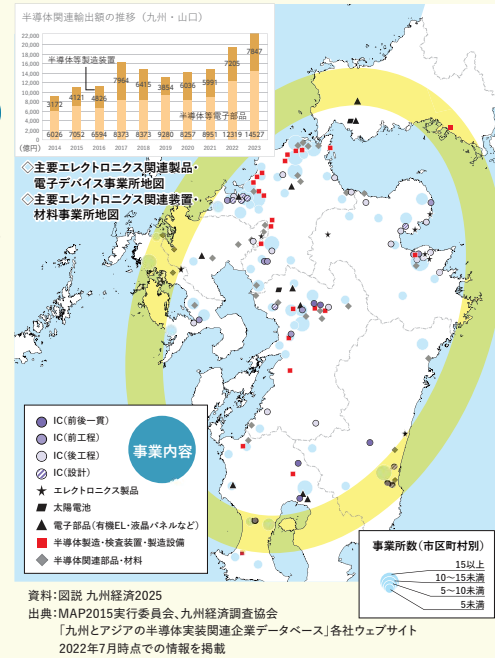
海峡を越えた部品供給



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

※2024年12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



資料提供: 関門海峡日本遺産協議会

日本夜景遺産



資料提供: (一社) 夜景観光コンベンション・ビューロー

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 (51年経過)
- 交通量:389百台/日 (令和6年度)



■関門橋の豪雨・台風・事故などによる通行止め状況 (R2～R6年度)

日付	備考
R2年 7月 7日～8日	上下線 約16時間通行止め
R2年 9月 6日～7日	上下線 約16時間通行止め
R3年 8月14日～15日	上下線 約18時間通行止め
R4年 6月25日	下り線 約2時間通行止め
R4年 9月18日～20日	上下線 約34時間通行止め
R5年 3月 1日	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	上り線 約6時間通行止め
R6年 7月28日	上り線 約30分間通行止め
R6年 10月19日	上り線 約30分間通行止め

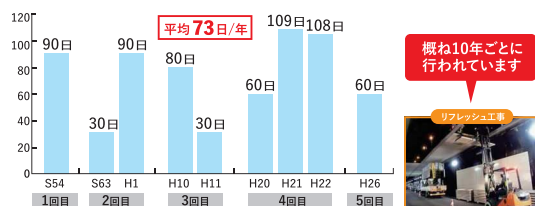
関門トンネル (延長3,461m)

- 開 通:昭和33年3月 (67年経過)
- 交通量:248百台/日 (令和6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 (R2～R6年度)

年度	通行止め回数	合計 717回	通行止め回数	717回
R2	135回		通行止め頻度	約2日に1回
R3	183回			
R4	133回			
R5	130回			
R6	136回			

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(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

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(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

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て輸送していますが、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、多大な迷惑がかりました。

出典:農林水産関連企業ヒアリング結果(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

観光ツアーのルートに影響を及ぼします！

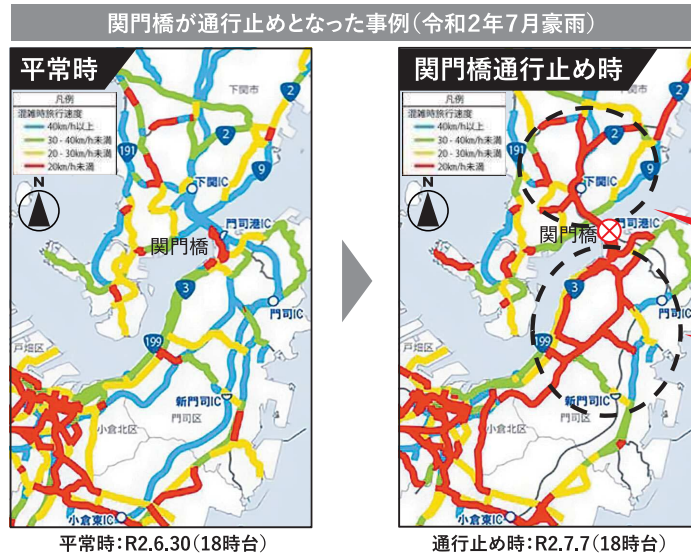
関門橋が通行止めとなった際は、ルートを変更しましたが、関門トンネルを通過するのに4時間も要し、到着が大幅に遅れました。また、旅程も変更となり最終的には移動手段を電車で切り換えてツアーを続行しました。

出典:旅行者・観光関連団体ヒアリング結果(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

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

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(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

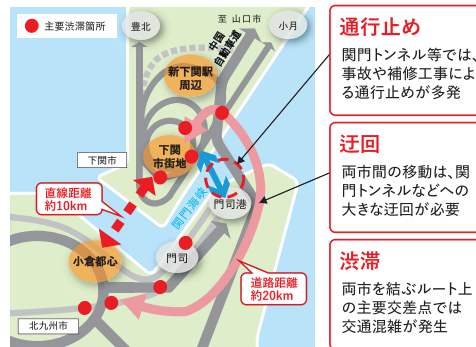
山口市から下関市に帰る途中、小月ICを過ぎて通行止めに遭遇し、翌朝まで車の中で飲まず食わずの12時間、大変苦しい状況でした。

出典:地域住民ヒアリング結果(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

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。

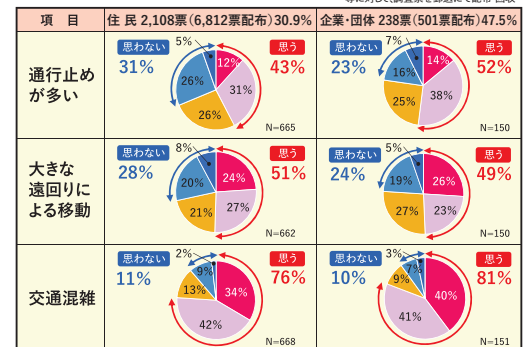
地域住民・企業等ともに両市を自動車で行き来する人の約8割が、「交通混雑」に課題があると回答。また、「通行止めが多い」、「大きな遠回りによる移動」についても課題と回答した人の方が多い。

■ネットワーク模式図



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

■下関市～北九州市間の移動における課題



■ 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の(N:回答数)