

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、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、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。



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

フランスやイギリスの生産台数を上回る自動車産業

日本における
全国シェア
約2割

九州北部・
山口
142万台

フランス
136万台

イギリス
91万台

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: 国図 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

半導体関連輸出額の推移(九州・山口)



(億円)

(2015年=100)

半導体等製造装置

半導体等電子部品

半導体関連部品・材料

半導体関連部品・

電子デバイス事業所

半導体製造・検査装置・

材料事業所

半導体関連部品・

電子部品(有機EL・液晶パネルなど)

半導体製造・検査装置・

材料

半導体関連部品・

電子部品

半導体製造・

検査装置・

材料

半導体関連部品・

電子部品

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

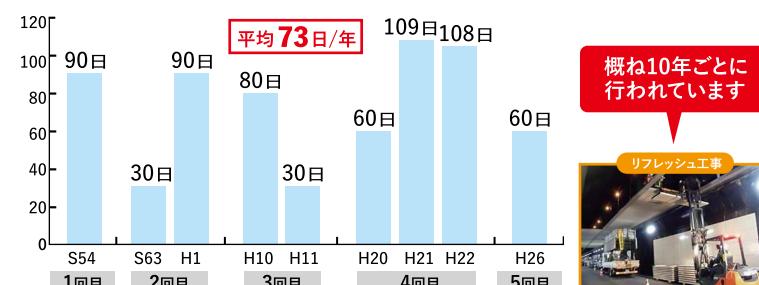
関門トンネル (延長3,461m)

- 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	通行止め回数	合計
R2	135回	717回
R3	183回	
R4	133回	
R5	130回	
R6	136回	

通行止め回数 717回
通行止め頻度 約2日に1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!



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(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

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

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。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

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:旅行業者・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業者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。

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)

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



通行止め時:R2.7.7(18時台)

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



下関市民

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

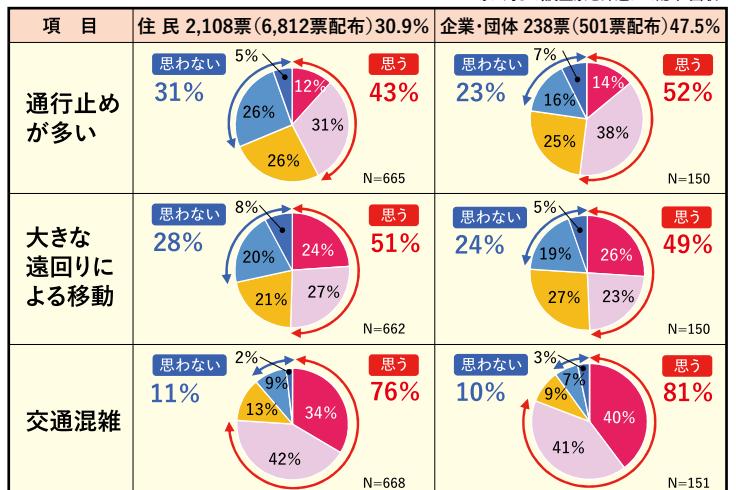
迂回

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(H30)
●調査対象者及び調査方法
下関市及び北九州市のお住まいの18歳以上
の住民(無作為抽出)と両市の企業等に
て、調査票を郵送にて配布・回収

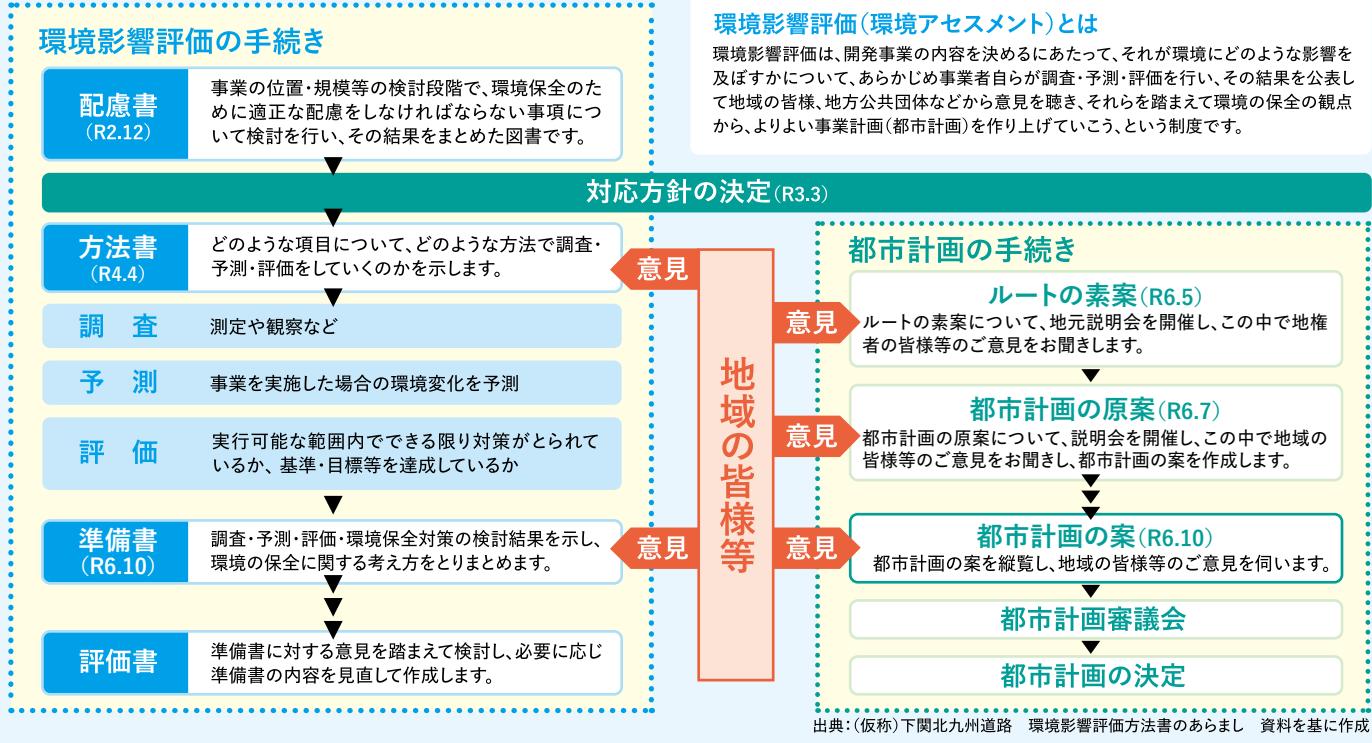
両市間の移動は、関門トンネルなどへの大きな迂回が必要
直線距離では約10kmだが、道路距離はその2倍の約20km

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)

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



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

■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、将来の景観等を把握し、景観に与える影響を予測～



出典:1・4・2下関北九州道路 1・4・44-10号 下関北九州道路 環境影響評価準備書(令和6年10月)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



※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メント機能を付与



【ブリッジクライム(シドニー)の事例】 運営権をもって民間に20年間で400万人／年間収入約35億円(※JAPIC試算)

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



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

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

下関北九州道路建設促進協議会

(一社)九州経済連合会 地域共創部 TEL.092-791-4268

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)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