



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2年8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。
- こうした地域が持つポテンシャルを發揮させ、さらなる発展を図るためにには、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、両市の中心部を結ぶ新たな道路であり、こうした既存道路ネットワークの課題を解消するとともに、関門橋・関門トンネルの代替機能を確保し、さらには循環型ネットワークを形成することにより、下関・北九州地域の発展に大きく寄与するものです。

**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

わずか約 2km の海峡を挟んで約 120万人 の都市圏を形成!
北九州市-下関市間の通勤・通学の往来が約 1万人!

※移動手段は大半が自動車(地域住民、企業等アンケート結果※6)



医療 海峡を越えて連携する救急医療

北九州市 ⇄ 下関市間の救急搬送件数は年間約 50 件!
関門海峡を挟んで相互連携!



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（46年経過）
- 交通量：39,219台/日（令和元年度）



○関門橋の通行止め状況（H27～R1年度）

日付	原因	備考
R01.08.06	台風	上下線 約4時間半通行止め
H30.10.06	台風	上下線 約3時間通行止め
H30.07.06	雨	上下線 約3時間通行止め
H30.02.11～12	積雪	上下線 約11時間通行止め
H29.02.11	積雪	上下線 約8時間通行止め
H28.08.06～07	火災	上り線 約4時間半通行止め 下り線 約2時間半通行止め
H28.01.24～25	積雪	上下線 約38時間半通行止め
H27.11.07	事故	上り線 約2時間通行止め
H27.10.11	事故	下り線 約2時間半通行止め
H27.08.25	台風	上下線 約14時間通行止め

■関門トンネル（延長 3,461m）

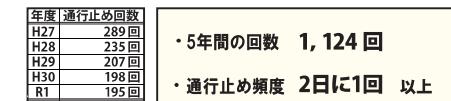
- 開通：昭和33年3月（62年経過）
- 交通量：26,974台/日（令和元年度）



○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・落下物等による通行止め回数



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 ※9

化学製品の輸送に
影響を及ぼします！

メタノール等の化学製品は危険物であるため、関門トンネルを使えず、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す。

出典：彦島地区の企業ヒアリング結果 ※8

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：旅行業者・観光関連団体ヒアリング結果 ※3

令和2年7月7日～8日も
豪雨の影響で約16時間関門橋
が通行止めとなり地域に大打撃

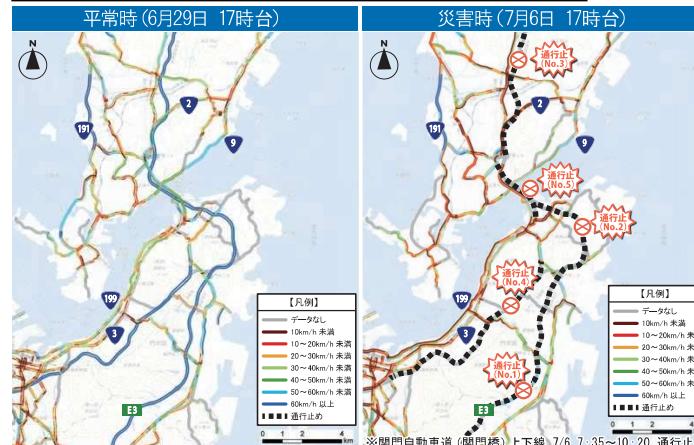
※下関IC～門司IC間の陸上部（土工区間）が
雨量基準に達したため通行規制が行われたもの

に支障をきたしています。

通行止めになれば、地域の道路交通がマヒします

○関門トンネルや高速道路が通行止めになると、国道2号・3号・199号など幹線道路が著しく渋滞します。このため、下関・北九州地域全体の物流や交通に支障をきたします。

関門トンネルや高速道路が通行止めとなった事例（平成30年7月豪雨時）



○平成30年7月豪雨時の通行止めの時間

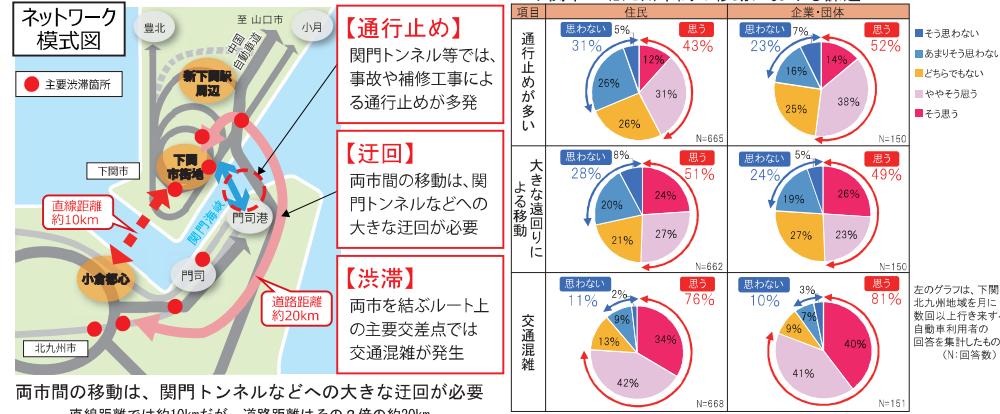
No.	道路名(区間)	上下線	通行止めの時間
1	九州自動車道（門司IC～小倉東IC）	下り線 上り線	7/6 7:21～7/11 11:30 7/6 7:21～7/17 15:00
2	関門自動車道（門司港IC～門司IC）	上下線	7/6 7:35～7/7 16:00
3	中国自動車道（美祢西IC～下関IC）	上下線	7/6 8:05～7/7 11:02
4	北九州高速（足立～春日）	上下線	7/6 8:57～7/10 17:00
5	国道2号（関門トンネル）	上下線	7/6 10:20～21:00

出典：ETC2.0プローブデータ
平常時：H30. 6. 29 17時台 関門自動車道一北九州高速経由ルート
通行止め時：H30. 7. 6 17時台 関門自動車道（下関IC～門司港IC）～国道199号経由ルート

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の方が多い。

▼下関市～北九州市間の移動における課題



地域的な視点、広域的な視点から整備効果を検討

- 地域的な視点では、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**など地域の発展に大きく寄与します。
- 広域的な視点では、本州と九州の**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・役割を担います。

地域的な視点での効果

くらし

通勤や医療等、海峡を越えた生活圏を形成する両市のアクセスが向上。

出典：下関北九州道路計画検討会 資料より作成

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には、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

例
● 第三次救急医療施設

学生

点での効果

観光

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：下関北九州道路計画検討会 資料より作成

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：旅行業者・観光関連団体ヒアリング結果 ※3

観光関連企業

産業・物流

産業・物流拠点を有機的に繋げ、円滑で安定した物流を実現。

出典：下関北九州道路計画検討会 資料より作成

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

例
● 物流拠点
● 港湾、空港
■ 鉄道貨物駅

製造卸業

渋滞

交通が転換し、国道2号、3号等とあわせて市街地の渋滞緩和に期待。

出典：下関北九州道路計画検討会 資料より作成

輸送経路が増え、交通分散が図られることにより、関門トンネル周辺や市内の交通渋滞が緩和し、業務効率が向上します。

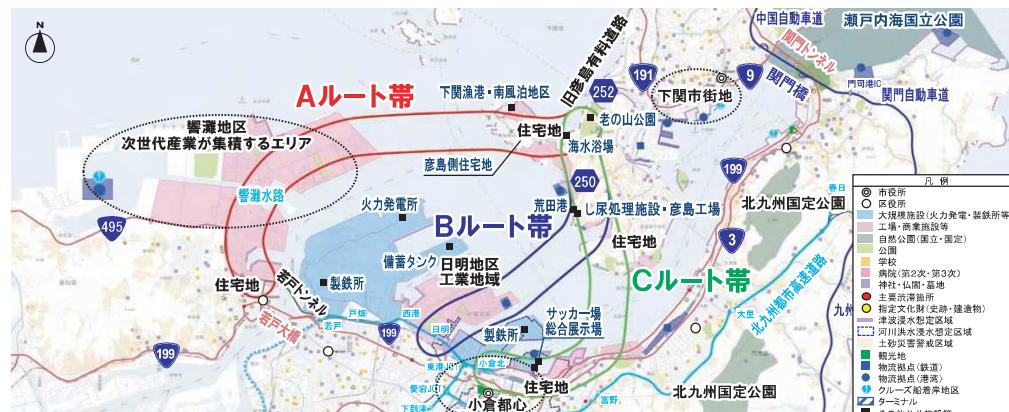
出典：彦島地区企業へのヒアリング結果 ※8

製造業

概略ルート、海上部の概略構造、整備手法を検討

概略ルート

- コントロールポイントや地域的、広域的な視点から期待される整備効果、道路整備による環境、地域への影響等も踏まえ、各ルートの特徴を整理。



海上部の概略構造

- 地質、気象、海象等の調査、有識者への意見聴取結果等を踏まえ、海上部の概略構造検討に必要な条件等を整理。
- 地域が重視する道路交通等へ与える影響¹⁾や、海上部の概略構造の適用可能性等²⁾を踏まえ、橋梁案・トンネル案を比較検討した結果**橋梁案が妥当**。

1) 異常気象時や災害時に通行規制が少ない道路、快適に走行又は開放感のある道路、車両の重さ、高さ、積載物等による通行制限が少ない道路 (H30下関北九州道路調査検討会より)

2) 活断層の不確実性等への対応、風、潮流の影響、航路内での施工性等

整備手法

- 先進類似事例を収集・整理し、民間活力導入にあたっての課題³⁾を整理。

3) 民間活力導入の対象範囲、関連事業(付帯事業・任意事業等)の活用、民間事業者が参入しやすい環境づくり等による、民間活力の導入可能性の検討にあたっては、概略ルート・構造を確定させたうえで実施する必要がある。

下関北九州道路計画検討会の詳細な内容は[こちらから](http://www.qsr.mlit.go.jp/site_files/file/n-kisyahappyou/r1/200327_gaiyou.pdf)

URL:http://www.qsr.mlit.go.jp/site_files/file/n-kisyahappyou/r1/200327_gaiyou.pdf

QRコード→



