下関北九州道路の早期実現に関する要望

２０２５ 年 ８ 月

下関北九州道路建設促進協議会
会　長　　池　辺　和　弘

(一社)中国経済連合会・(一社)九州経済連合会関門連携委員会
委員長　　曽　我　徳　將

下関北九州道路の早期実現に関する要望

２０２５　年　　８　月
下関北九州道路建設促進協議会
関　門　連　携　委　員　会

下関北九州道路は、北九州市と下関市の都心部を結び、既存の関門トンネルや関門橋と一体となってネットワークを形成することで、産業・経済・文化・観光など、あらゆる分野で日常的な交流の活性化に資する重要な道路です。半導体をはじめ、エネルギーや自動車産業など、九州・山口全域に関連企業の集積が進む中、九州と本州との更なる連携強化は、日本の経済成長に大きく貢献できると考えています。

しかしながら、下関北九州地域は、本州と九州の結節点として交通の要衝であるにもかかわらず、関門トンネル（建設から 67 年経過）および関門橋（同 51 年）の老朽化が進行しており、これらの代替機能を確保することは喫緊の課題です。2017 年 7 月期の豪雨では、九州縦貫自動車道および北九州都市高速道路が災害によって通行止めとなり、本州と九州を結ぶ道路交通の大動脈が機能不全に陥るという事態が発生しました。また、東日本大震災や熊本地震においては、サプライチェーンの寸断が日本経済に深刻な影響を及ぼし、一極一軸型の国土構造の脆弱性が顕在化しました。

本協議会の調査では、関門トンネルおよび関門橋が通行不能となった場合の経済損失額（間接被害のみ）は年間で約 14 兆円にのぼると試算されており、万一の事態に備えたリダンダンシーの確保が不可欠です。あわせて、東九州自動車道の整備により循環型高速交通ネットワークの形成が進む中、関門海峡がボトルネックとならないよう、本道路の必要性は一層高まっています。また、インフラ整備は雇用の創出をはじめ、地域経済の活性化を支える基盤でもあり、本地域の持続的な発展に不可欠な要素と考えます。

こうした背景を踏まえ、2020 年度には、国と 2 県 2 市が協力のもと、計画段階評価の手続きが行われ、2021 年 3 月に海峡部を橋梁形式としたルート帯が対応方針として決定されました。また、2022 年 4 月には、重要物流道路の計画区間に指定されたことにより、その重要性が明確に位置づけられました。そして、2024 年 5 月には、ルートの素案が国と 2 県 2 市から都市計画決定権者である山口県と北九州市へ提出され、都市計画手続きが進められているところであります。

つきましては、既存道路ネットワークの課題解消や関門地域の一体的発展、さらには国土強靭化の推進のためにも、下関北九州道路の早期事業着手に向け、特に下記の事項につきまして特段のご高配を賜りますよう、強く要望申し上げます。

記

１．　下関北九州道路の早期実現を図ること

２．　事業化に向けて、必要な調査を遅滞なく実施するとともに具体的な方策の検討を進めること

３．　これらの調査・検討に必要な予算を確保すること

以　上

２０２５　年　８　月

下関北九州道路建設促進協議会

会　長	池　辺　和　弘	（(一社)九州経済連合会会長）
副会長	曽　我　徳　將	（(一社)中国経済連合会副会長）
副会長	清　田　徳　明	（(一社)九州経済連合会副会長）
副会長	曽　我　徳　將	（下関商工会議所会頭）
副会長	曽　我　徳　將	（山口県商工会議所連合会会頭）
副会長	津　田　純　嗣	（北九州商工会議所会頭）
副会長	谷　川　浩　道	（福岡県商工会議所連合会会長）

(一社)中国経済連合会・(一社)九州経済連合会　関門連携委員会

委員長	曽　我　徳　將	（㈱山口銀行代表取締役頭取）
副委員長	清　原　生　郎	（関門港湾建設㈱代表取締役社長）
副委員長	芹　澤　俊　介	（日産自動車九州㈱代表取締役社長）