

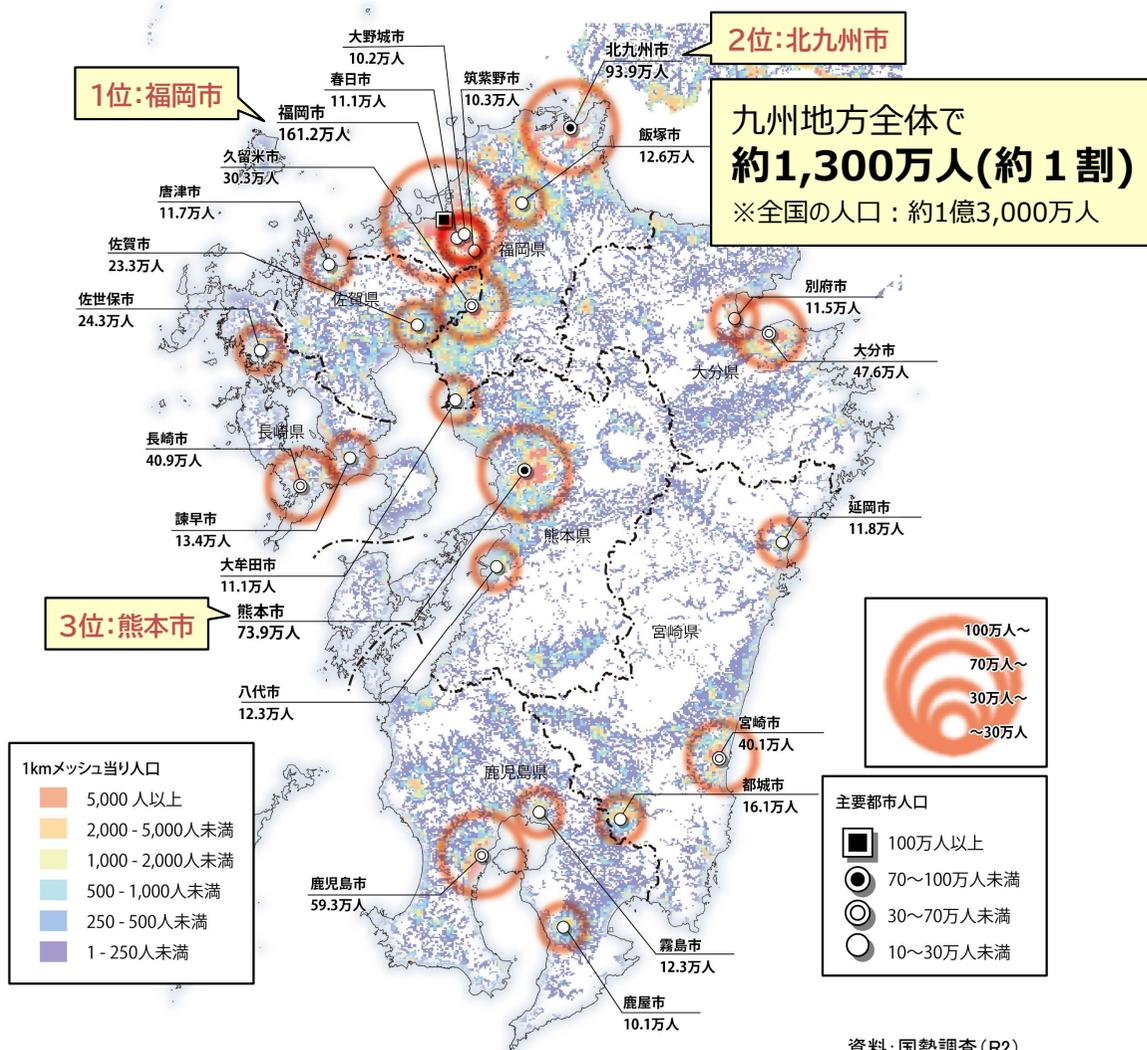
本州・九州間の連携について

九州地方の特徴と他地域とのつながり

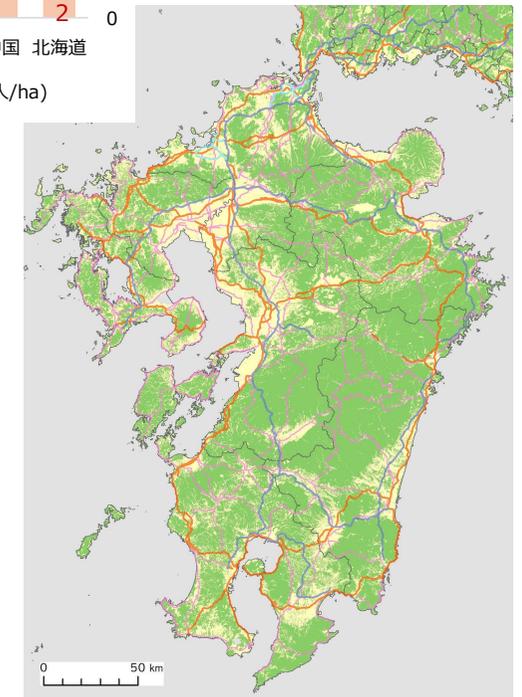
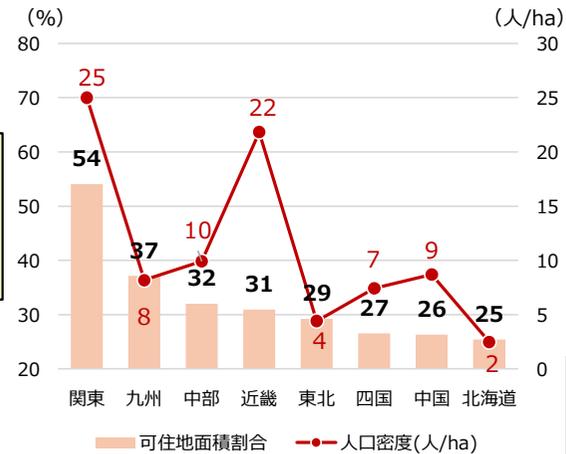
九州地方の特徴(都市の規模と特性)

- 九州地方の人口は約1,300万人で、日本全体の約1割を占めている。主要都市の中では、福岡市が最も人口が多く、次いで北九州市、熊本市となっている。
- 九州地方は可住地が多く、大規模な工場等を建設するスペースを確保しやすいなどのメリットのほか、人口密度が低くゆとりのある住環境が確保できるなど地域の雇用創出や定住化促進が期待できる。

■九州地方の主要都市の人口



■九州地方の可住地と人口密度



資料: 国勢調査 (R2)

資料: [人口]国勢調査 (R2) [面積]総務省統計局

[図]国土数値情報「森林地域データ(H27)」※国有林、地域森林計画対象民有林、保安林を含む

九州地方の特徴(福岡)

- 福岡市は世界の都市総合ランキングにおいて40位、国内都市としては東京23区・大阪市に次いで3番目と評価され、働きやすさや住みやすさに優れた国際競争力の高い都市として、アジアにおける存在感を高めている。
- 国際線の定期便数などアジアに近い地理的優位性と、空港・港湾などの交通基盤を有していることを活かし、我が国の国際物流・交流を支え、アジアの成長力を引き込み日本の経済成長に貢献。

■世界の都市総合ランキング(GPCI)

| 順位 | 都市名 |
|----|--------|
| 1 | ロンドン |
| 2 | 東京 |
| 3 | ニューヨーク |
| 4 | パリ |
| 5 | シンガポール |
| ⋮ | |
| 18 | 大阪 |
| ⋮ | |
| 40 | 福岡 |
| ⋮ | |

賃料の安さ、働きやすさ、水質の良好性など「居住」「環境」カテゴリの順位が高く、企業の進出の後押しにもなっている。

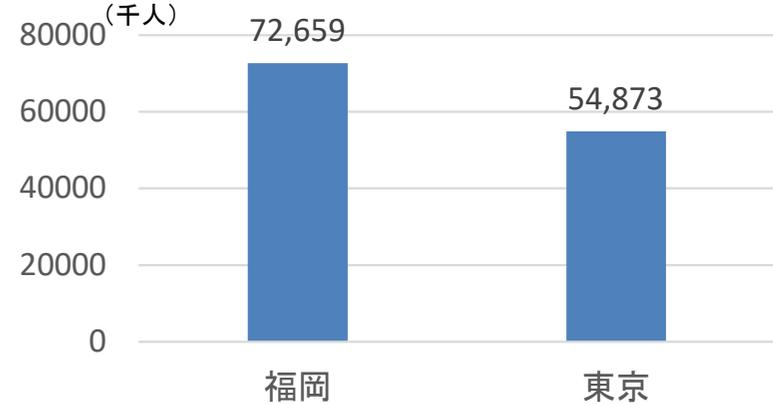
《カテゴリ別順位》

| | |
|--------|-----|
| 経済 | 38位 |
| 研究・開発 | 31位 |
| 文化・交流 | 43位 |
| 居住 | 19位 |
| 環境 | 21位 |
| 交通アクセス | 40位 |

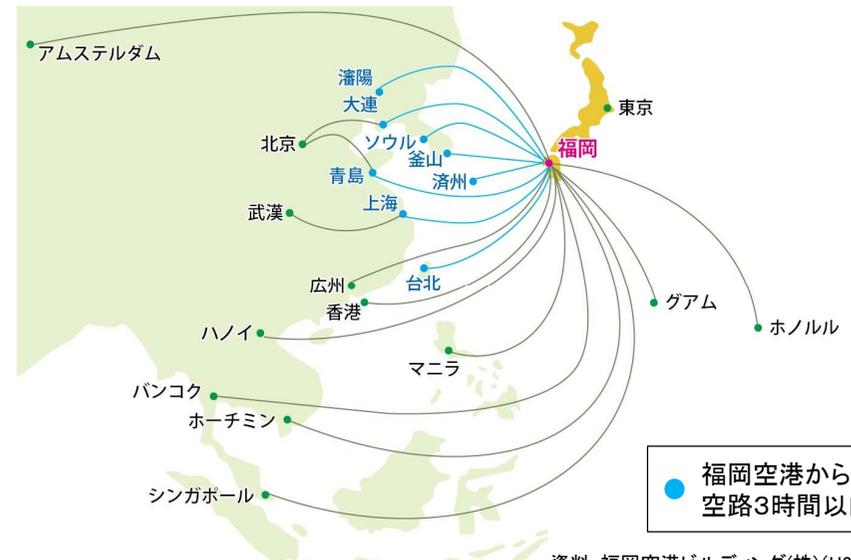
世界の都市総合ランキングでは、日本国内の都市の中から東京、大阪、福岡の3都市のみが選ばれている。

資料：(一財)森記念財団都市戦略研究所 世界の都市総合ランキング(2025年12月)

■国際線3時間以内大都市圏域の人口規模<福岡・東京比較>



■福岡からの国際線定期便就航都市



資料：福岡空港ビルディング(株)(H26.7現在)

九州地方の特徴(経済活動)

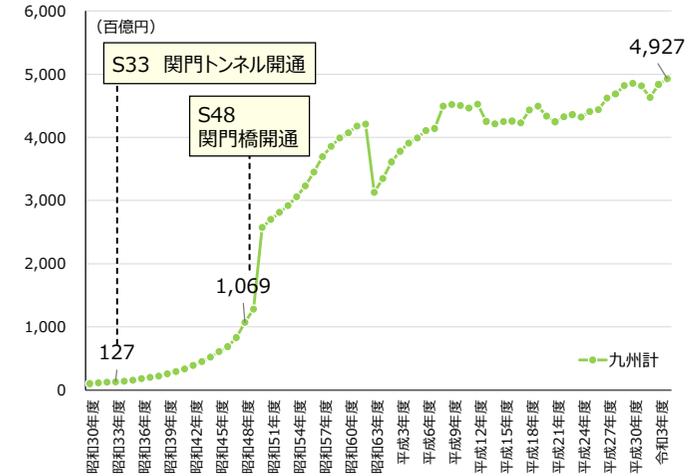
- 九州地方は、熊本を中心とした全国シェア49%を誇る半導体関連産業、全国シェア20~25%を誇る農林水産業、全国シェア13%の生産台数の自動車製造業など、多様な基幹的な産業を抱えている。
- 九州地方のGRPは、これらの産業の発展とともに上昇し、現在ではシンガポールなど一国並みの経済規模を誇る。

■九州地方の全国シェア

| 項目 | 単位 | 全国 | 九州7県 | 割合 | 年次 |
|--------------|-----|-----------|---------|------|------|
| | | | | (%) | |
| 総面積 | km2 | 377,975 | 42,178 | 11.2 | 2025 |
| 総人口 | 万人 | 12,380 | 1,302 | 10.5 | 2024 |
| 域内総生産GRP(名目) | 億円 | 5,957,888 | 492,710 | 8.3 | 2022 |
| 集積回路(IC)生産額 | 億円 | 27,046 | 13,126 | 48.5 | 2024 |
| 粗鋼生産量 | 万トン | 8,401 | 1,368 | 16.3 | 2024 |
| 自動車生産台数 | 百台 | 82,346 | 10,954 | 13.3 | 2024 |
| 林業産出額 | 億円 | 4,770 | 964 | 20.2 | 2024 |
| 農業産出額 | 億円 | 95,543 | 19,227 | 20.7 | 2023 |
| 海面漁業・養殖業産出額 | 億円 | 15,241 | 3,854 | 25.3 | 2023 |

資料:九州経済調査協会「九州経済2026」、農林水産省「令和6年林業産出額」

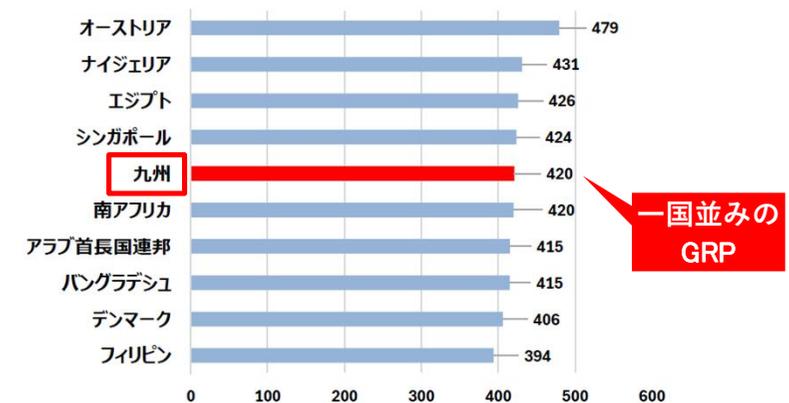
■九州地方のGRP推移



資料:内閣府「県民経済計算」

■域内総生産の国際比較

(単位:10億米ドル)



資料:総務省「世界の統計2025」、内閣府「令和3年度県民経済計算」

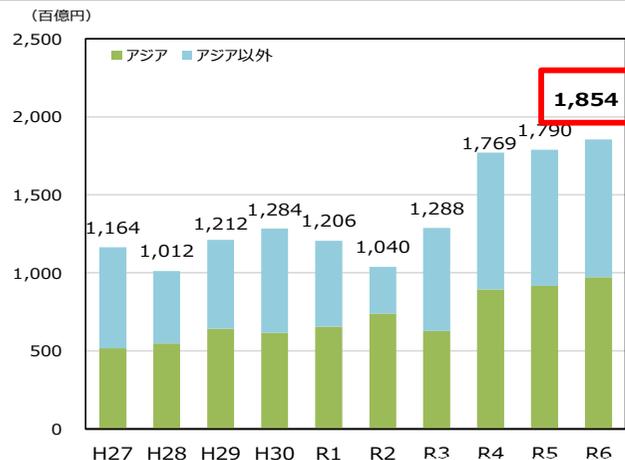
九州地方の特徴(アジアのゲートウェイ 九州)

- 九州地方の輸出入額は全国の約8%にあたる約19兆円に上る。アジア諸国との貿易が半数を占め、全国と比較してアジアへの輸出割合が高い。
- 九州から世界への主な輸出品目は、自動車や半導体等電子部品が上位を占めており、我が国の基幹産業を支える重要な役割を担っている。
- 本州で製造された自動車部品が九州地方の自動車工場まで陸送され、製造された完成車が博多港から主にアジアに輸出。

■九州地方の輸出入額

<主要国・地域別輸出入額の推移(九州地方)>

全国輸出入額 約220兆円のうち九州の輸出入額は
約19兆円・約8% (令和6年)



資料: 門司税関「九州経済圏の貿易」、財務省「貿易統計(2024)」

<アジアへの輸出入額の割合>

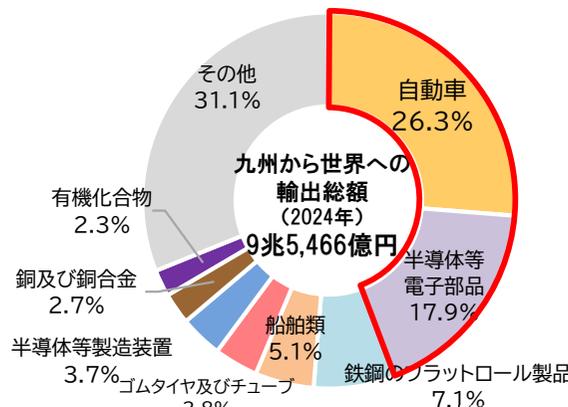
全国と比較して九州地方はアジアへの輸出割合が高い
全国: 53% → 九州地方: 62%

| | 輸出 (百億円) | | | 輸入 (百億円) | | |
|----|----------|-------|-------|----------|-------|-------|
| | 総額 | 対アジア | 比率(%) | 総額 | 対アジア | 比率(%) |
| 全国 | 10,709 | 5,687 | 53.1 | 11,272 | 5,391 | 47.8 |
| 九州 | 955 | 595 | 62.4 | 900 | 376 | 41.8 |

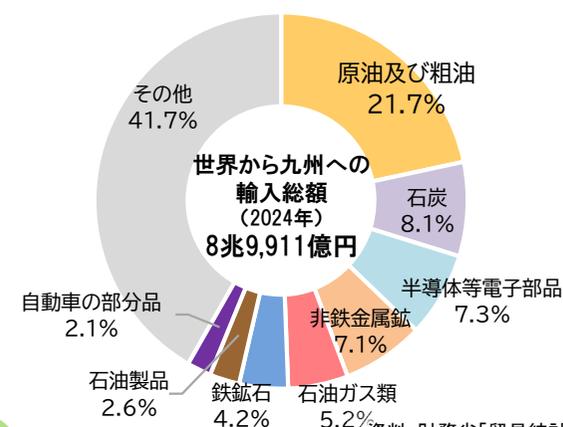
資料: 財務省「貿易統計(2024)」

■九州地方における主な貿易品目

九州から世界への輸出品目



世界から九州への輸入品目



資料: 財務省「貿易統計(2024)」



資料: 図説九州経済20(九州経済調査協会)

▼博多港(香椎パークポート)



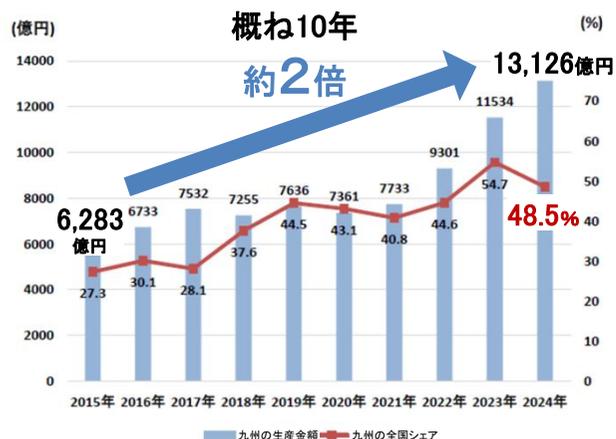
●完成自動車の輸出拠点
自動車専用船(自動車専用船)で、中国・韓国・台湾などへ完成自動車
が輸出されています。

資料: 博多港パンフレット「わたしたちの博多港(R7.3)」

九州地方の特徴(半導体関連企業)

- 九州地方は、シリコンアイランドと呼ばれ半導体関連企業が九州全体に立地しており、生産金額は過去概ね10年の間で約2倍に増加し、現在は日本の約半分のシェアを占めている。
- また、熊本を中心とした半導体関連企業の進出等が加速し、更なる投資や開発が計画されている。
- 九州地方の半導体関連品は陸路・空路・航路を通じて本州を含む国内外と取引されている。

九州地方のIC(集積回路)生産金額・全国シェア



九州地方の製造業・半導体関連産業の立地状況

図表3-7 九州における主な半導体関連事業所

- 佐賀県**
 - ◇(株)SUMCO 九州事業所【シリコンウエハ】
- 長崎県**
 - ソニーセミコンダクタマニュファクチャリング(株)長崎テクノロジーセンター【CMOSイメージセンサー】
 - ◇SUMCO TECHXIV(株)長崎工場【シリコンウエハ】
- 熊本県**
 - (株)アマコー・テクノロジー・ジャパン 熊本地区【後工程受託】
 - 三菱電機(株)パワーデバイス製作所 熊本工場【パワー半導体】
 - Japan Advanced Semiconductor Manufacturing(株)【前工程受託】(TSMC)
 - ソニーセミコンダクタマニュファクチャリング(株)熊本テクノロジーセンター【CMOSイメージセンサー】
 - ルネサスセミコンダクタマニュファクチュアリング(株)熊本川尻工場【LSI、車載向けマイコン】
 - ルネサスエレクトロニクス(株) 錦工場【車載向けマイコン】
 - (株)在厚製作所 熊本事業所【半導体製造装置】
- 福岡県**
 - 三菱電機(株)パワーデバイス製作所 福岡工場【パワー半導体】
 - ローム・アポロ(株) 筑後工場【各種IC】
 - 日清紡マイクロデバイス福岡(株)【各種IC】
- 大分県**
 - ルネサスエレクトロニクス(株) 大分工場【車載向けマイコン】
 - ソニーセミコンダクタマニュファクチャリング(株)大分テクノロジーセンター【CMOSイメージセンサー】
 - (株)ジャパンセミコンダクター【各種IC】
 - (株)アマコー・テクノロジー・ジャパン 臼杵、大分【後工程受託】
- 宮崎県**
 - (株)エクスセミコンダクタ(株) 宮崎工場【各種IC】
 - ◇SUMCO TECHXIV(株) 宮崎工場【シリコンウエハ】
- 鹿児島県**
 - ソニーセミコンダクタマニュファクチャリング(株)鹿児島テクノロジーセンター【CCDイメージセンサー】
 - 京セラ(株) 鹿児島川内工場【半導体部品等】
 - フェニックスセミコンダクター(株) 鹿児島工場【ファウンタリー】
 - 京セラ(株) 鹿児島国分工場・隼人工場【積層セラミックコンデンサ等】

●一貫工場 ●後工程工場 ■半導体製造装置
○前工程工場 ◇材料

九州地方の開発動向

九州地方の主な半導体関連企業の設備投資計画・立地協定 (2025年9月末時点)

7県合計: **162件・約4.8兆円超**

※2025年9月末時点において開発計画を表明している件数と予定投資金額

資料:2025.10 九州半導体人材育成等コンソーシアム 第7回会合 資料5サプライチェーン強化WG報告資料

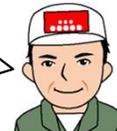
半導体輸送に関する事業者の声

半導体関連品や精密機器を熊本から関東・関西へ陸送で輸送している。



(運送業者)

部材調達、装置出荷については陸路・空路・航路などで輸送している。高速道路が寸断された場合(通行止め等)、本州を含む輸送に影響が生じる。



(製造業者)

(ヒアリング: R4.9)

(ヒアリング: R3.11)

九州地方の特徴(鉄鋼業)

- 九州地方は昔から鉄鋼業が盛んな地域で1901年に八幡村(現:北九州市)で官営八幡製鐵所が操業を開始。
- 北九州市の製造品出荷額(鉄鋼業)は全国4位となっており、現在も日本の鉄鋼業を支えている。
- 官営八幡製鐵所は、明治日本の産業革命遺産の1つとして世界遺産に登録。

■八幡地区の鉄鋼業

【官営八幡製鐵所】

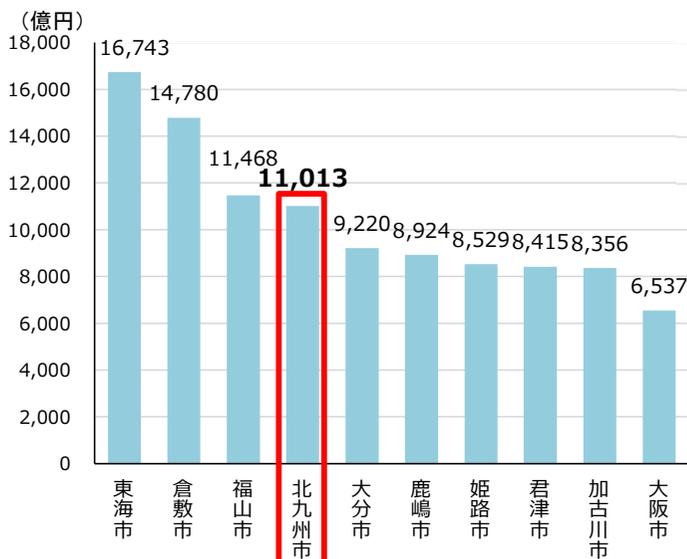
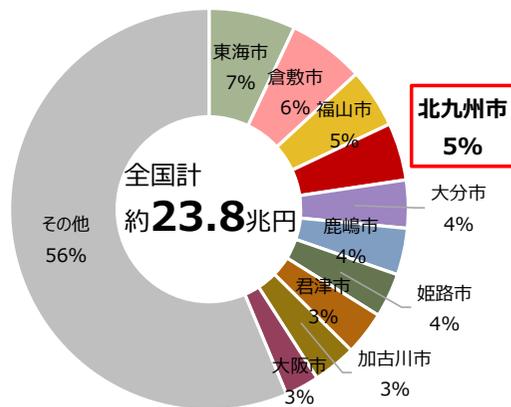
1895年、政府は国家事業として「鉄鋼一貫製鐵所」の建設を決定。筑豊炭田に近く陸海の輸送に便利な八幡村(現・北九州市)を建設地とした。
東田第一高炉をはじめとする生産設備や修繕工場が立ち並び、1901年(明治34年)、官営八幡製鐵所が操業開始した。



資料:北九州市HP「世界遺産のある街・北九州」

■北九州市の製造品出荷額(鉄鋼業)

■市町村別・製造品出荷額(鉄鋼業)



資料:経済構造実態調査2024(2023年実績)

■明治日本の産業革命遺産

8つのエリアと23構成資産



■官営八幡製鐵所

旧本事務所



※非公開施設

修繕工場

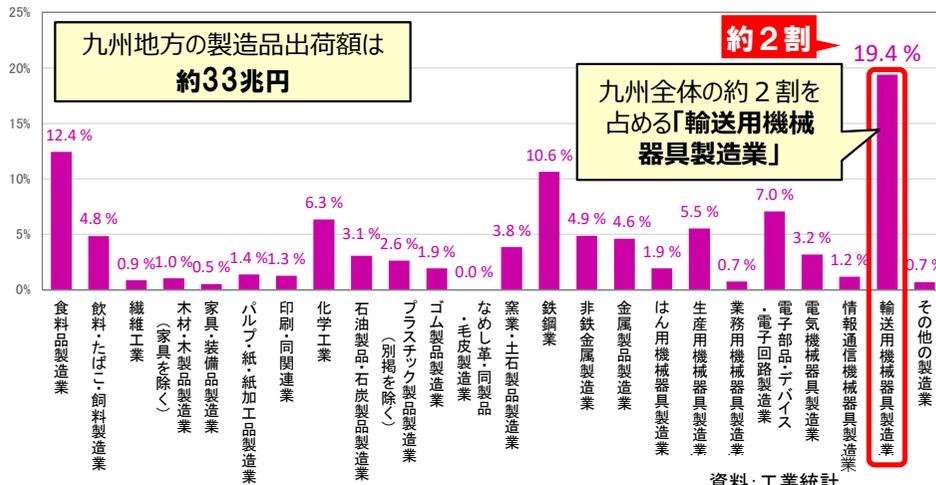


資料:北九州市HP「世界遺産のある街・北九州」 7

本州・九州間の連携(自動車産業)

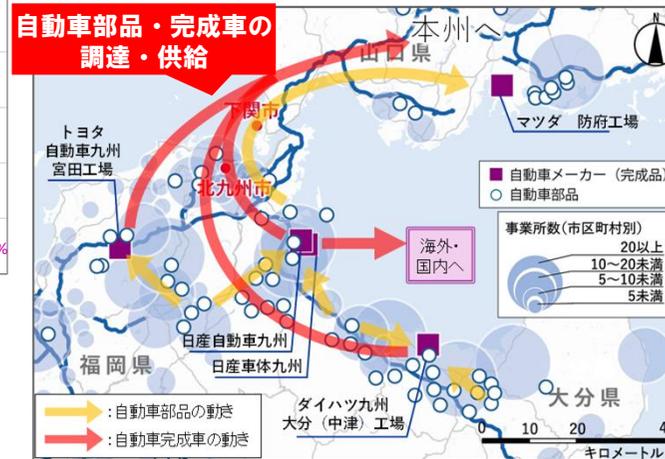
- 九州地方の製造品出荷額は約33兆円に上り、そのうち約2割を自動車・自動車部品等といった「輸送用機械器具製造業※」が占めている。
※自動車, 船舶, 航空機, 鉄道車両及びその他の輸送機械器具(自転車など)
- 九州地方には、完成車工場とそれを支える多数のサプライヤーが立地し、国内有数の自動車生産拠点となっており、近年、自動車の輸出額は増加傾向にある。
- 九州地方における自動車生産台数は全国の約13%超のシェアを占めており、特に完成車については出荷台数の半数以上が本州・九州間で広域的に取引されるなど、本州との結びつきが強い。

九州地方の製造品出荷額



資料: 工業統計 (経済産業省・2023)

九州地方の完成車工場立地と輸出額推移



資料: 図説九州経済2020(九州経済調査協会)



資料: 門司税関

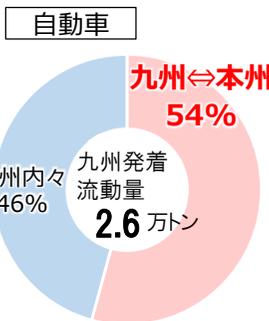
■自動車関連企業の立地状況と輸送の流れ

■九州地方における輸出自動車の数量・金額推移

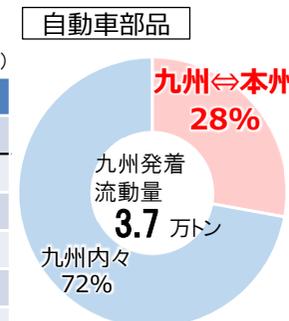
自動車生産台数全国シェアと自動車・自動車部品の九州・本州間の年間取引



資料: 経済産業省「生産動態統計調査」、九州経済産業局報道資料



| 九州 | ペア | | 移動量 (万トン/年) |
|----|----|------|-------------|
| | ⇄ | 本州 | |
| ⇄ | 本州 | 1.42 | |
| ⇄ | 愛知 | 1.07 | |
| ⇄ | 大阪 | 0.11 | |
| ⇄ | 静岡 | 0.10 | |
| ⇄ | 滋賀 | 0.06 | |
| ⇄ | 山口 | 0.04 | |



| 九州 | ペア | | 移動量 (万トン/年) |
|----|-----|------|-------------|
| | ⇄ | 本州 | |
| ⇄ | 本州 | 1.03 | |
| ⇄ | 愛知 | 0.38 | |
| ⇄ | 神奈川 | 0.12 | |
| ⇄ | 山口 | 0.08 | |
| ⇄ | 静岡 | 0.07 | |
| ⇄ | 栃木 | 0.07 | |

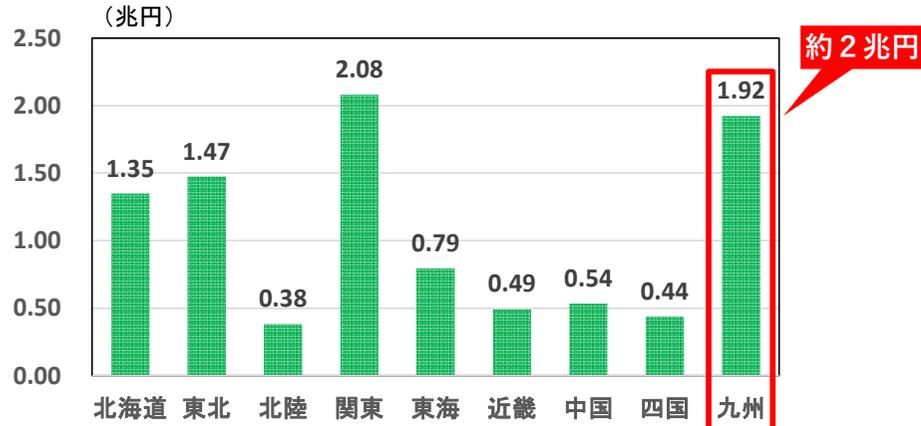
資料: 全国貨物純流動調査(R3物流センサス) ※ただし陸路以外の輸送機関を含む

■九州地方における自動車生産台数及び対全国シェアの推移

本州・九州間の連携(農林水産業)

○九州地方は農林水産業が盛んであり、農業産出額は約2兆円と関東地方に次ぐ規模を誇る。
 ○九州産の農林水産品は、大阪市場、神戸市場などにおいて高いシェアを占めており、本州と九州の間の結び付きが強い。

地域ブロック別農業産出額 (2023年)



資料: 生産農業所得統計

農林水産品の流通の流れ

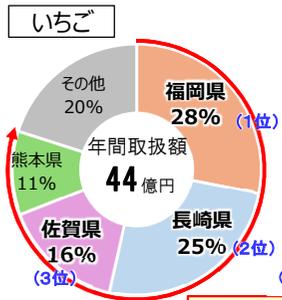
| ペア | 移動量 (万トン/年) |
|----------|-------------|
| 九州 ⇒ 本州 | 600.1 |
| 九州 ⇒ 兵庫 | 183.7 |
| 九州 ⇒ 大阪 | 140.8 |
| 九州 ⇒ 東京 | 50.5 |
| 九州 ⇒ 広島 | 37.7 |
| 九州 ⇒ 京都 | 31.2 |
| 九州 ⇒ その他 | 156.2 |



資料: 生産農業所得統計(R5)、漁業養殖業生産統計(R5)

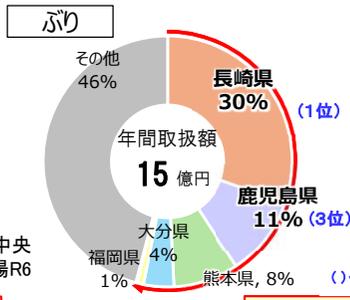
本州に出荷されている農林水産品 (一例)

(大阪市場)



九州産: 約8割

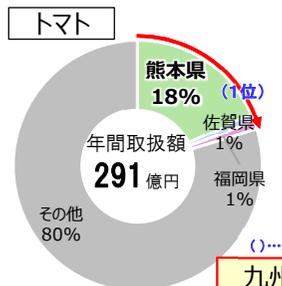
資料: 大阪府中央卸売市場R6
()…上位3位



九州産: 約5割

資料: 大阪府中央卸売市場R6
()…上位3位

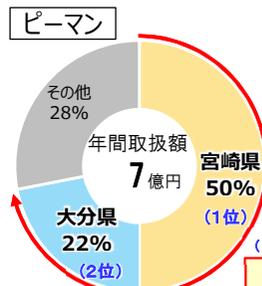
(東京市場)



九州産: 約2割

資料: 東京中央卸売市場R6
()…上位3位

(神戸市場)



九州産: 約7割

資料: 成果物卸売市場調査R7
()…上位3位

本州・九州間の連携(観光需要)

- 九州地方は、豊かな自然環境や、歴史・文化などの世界文化遺産を含む日本有数の観光資源や文化施設に恵まれており、国内外より、多くの観光客が九州各県に宿泊。(年間約6,200万人泊)
- また、本州・九州間での訪日外国人の旅行は年間約82万人に上り、過去おおむね10年間で約2倍に増加するなど、広域的な観光需要が拡大している。

■九州地方の主要観光資源

- 主要な観光地
- 凡 例
- 🌋 主な温泉地
- 🌳 国立公園
- 🌳 国定公園
- 🌐 ユネスコ世界ジオパーク
- 🌐 世界文化遺産



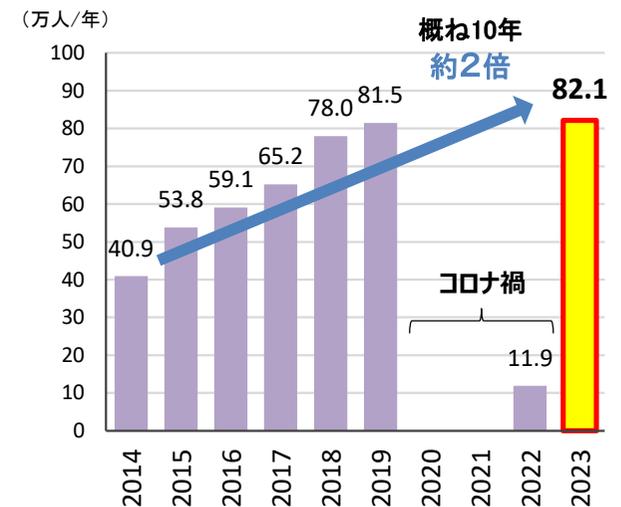
■九州地方の年間延べ宿泊者数

(単位: 万人泊)

| | 延べ宿泊者数 | 外国人延べ宿泊者数 |
|---------|--------|-----------|
| 全 国 | 65,906 | 16,446 |
| 九州 7 県 | 6,233 | 1,213 |
| 福岡 県 | 2,395 | 739 |
| 佐 賀 県 | 234 | 23 |
| 長 崎 県 | 764 | 64 |
| 熊 本 県 | 808 | 147 |
| 大 分 県 | 833 | 157 |
| 宮 崎 県 | 361 | 21 |
| 鹿 児 島 県 | 838 | 62 |

資料: 観光庁「宿泊旅行統計調査」

■訪日外国人旅行者の本州・九州間移動人数



資料: 国土交通省FF-Data(訪日外国人流動データ) 10

本州・九州間の連携(再生可能エネルギー)

- 北海道、東北、九州地方において、需要を大幅に上回る再エネ導入量が想定され、それらが大消費地に安定供給するため、地域間連系線の強化(送電容量の拡大等)が進められている。(※)
- 現在、九州地方の再エネポテンシャルを活かすため、九州・中国地方を繋ぐ送電ルートを増強(+100万kW)する方針であり、R7.10に整備計画策定。

(※)「第7次エネルギー基本計画」(経済産業省 R7.2閣議決定)において、「北海道～本州」や「九州～中国」等の地域間連系線を強化していく方針が示されている

系統増強の検討イメージと 長期的な各エリアの電力需要と再エネ供給

想定される再エネ ポテンシャルイメージ

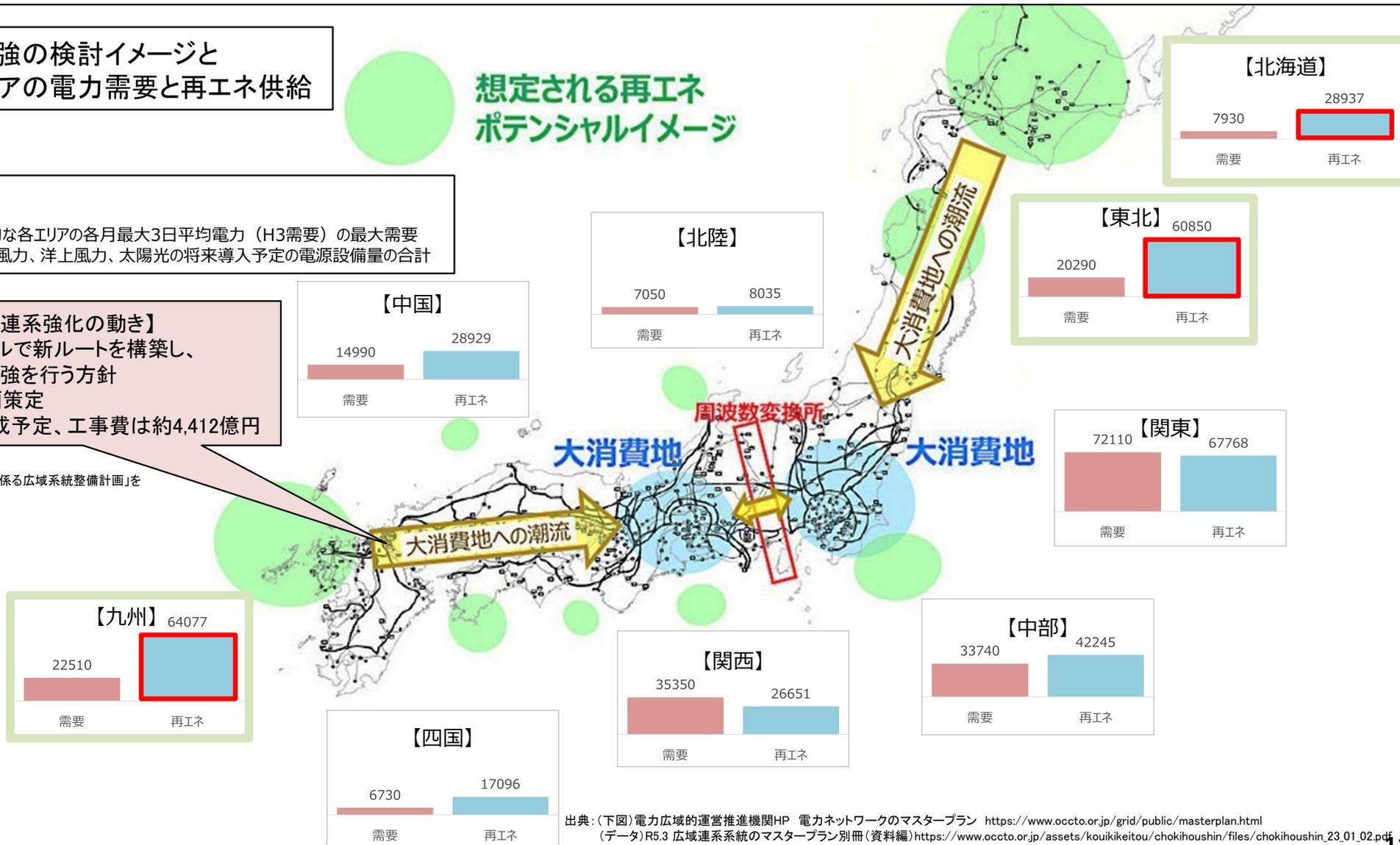
(注) グラフについて

- 単位：MW
- 需要(左列)：将来的な各エリアの各月最大3日平均電力(H3需要)の最大需要
- 再エネ(右列)：陸上風力、洋上風力、太陽光の将来導入予定の電源設備量の合計

【中国九州間(関門)連系強化の動き】

- 海底直流ケーブルで新ルートを構築し、+100万 kWの増強を行う方針
- R7.10に整備計画策定
- R18.9～R21.3完成予定、工事費は約4,412億円

出典：R7.10「中国九州間連系設備に係る広域系統整備計画」を参考に国土交通省にて記載



出典：(下図)電力広域的運営推進機関HP 電力ネットワークのマスタープラン <https://www.occto.or.jp/grid/public/masterplan.html>
(データ)R5.3 広域連系系統のマスタープラン別冊(資料編) https://www.occto.or.jp/assets/kouikiteitou/chokihoushin/files/chokihoushin_23_01_02.pdf
をベースに、国土交通省作成

本州・九州間の連携(中国地方と九州地方のつながり(観光需要))

- 中国地方は、豊かな自然環境や、歴史・文化などの世界文化遺産を含む日本有数の観光資源や文化施設に恵まれており、県外から約9千万人が中国各県の主要な観光地を訪問。
- 山口県の県外観光客は九州方面からの割合が約3割を占めており、九州との結びつきが強い。

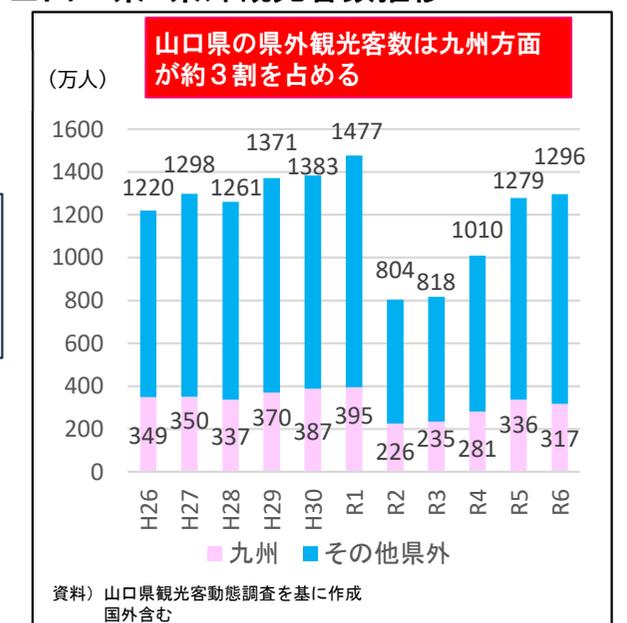
■中国地方の主要観光資源



■中国地方の県外観光客数



■山口県 県外観光客数推移

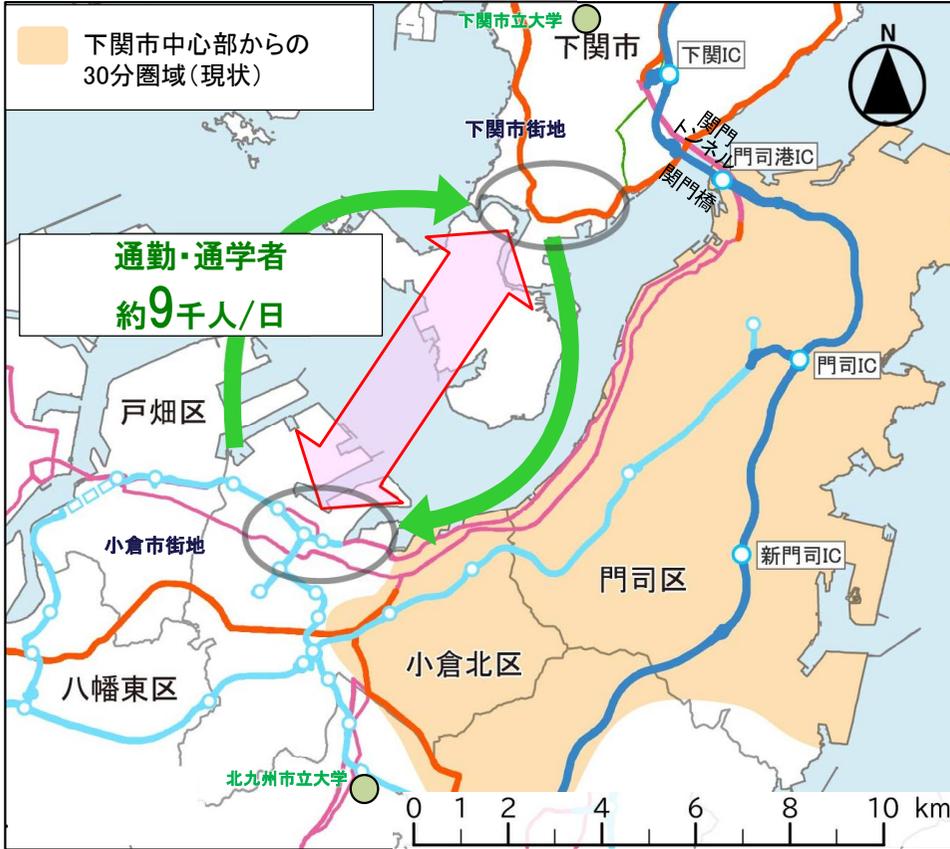


資料：中国地方整備局 中国圏広域地方計画 中間とりまとめ（案）をもとに作成
写真提供：山陰海岸ジオパーク推進協議会、松江観光協会HP、(公社) 島根県観光連盟、岡山県観光連盟HP、倉敷市観光情報発信協議会、山口県観光サイト、環境省HP

下関・北九州地域の連携

- 下関市～北九州市間は1日あたり約9千人の通勤・通学による往来がある。
- 関門海峡周辺地域においては、歴史的資源、文化的資産および自然景観を活用した観光関連施設が多数立地している。

■両市間の通勤・通学流動



資料: 国勢調査(R2)

■関門海峡周辺の主要観光施設



官宮八幡製鐵所



小倉城



門司港レトロ



下関・北九州地域の連携

○北九州市のひあがり日明、どうかいわん洞海湾、ひびきなだ響灘地区、下関市のひこしまにしやま彦島西山・ふくうら福浦、ちやうふ長府扇町、ちやうしゅう長州出島地区等に工場が集積し産業拠点を形成しており、主にタイヤなどの自動車関連部品を生産するための工業材料などが企業間で取引されている。

■下関市・北九州市間の企業間取引の状況



(主な企業間取引品目)



↔ 企業間取引

- 凡例
- 物流施設(※)
 - ⋯ 産業拠点
 - 工業団地
 - 中央卸売市場

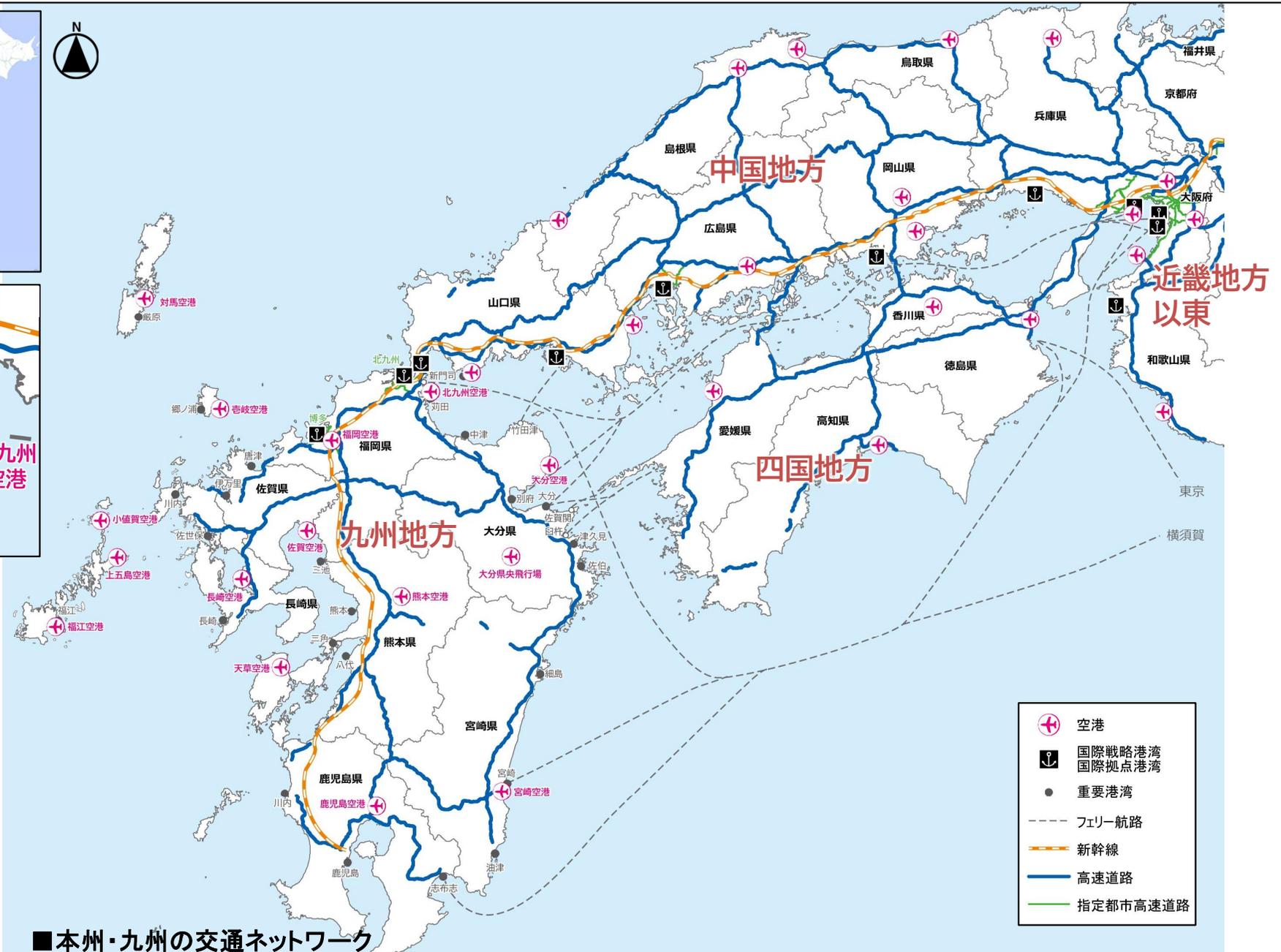


資料：H27福岡県ヒアリング調査結果、R1山口県ヒアリング調査結果

本州・九州間の交通ネットワークについて

本州・九州間の交通ネットワークの現状

○本州と九州は、道路・鉄道の陸路のほか、航路、空路も含め多様な交通ネットワークで結ばれており、国土の発展を支えている。



- 空港
- 国際戦略港湾
国際拠点港湾
- 重要港湾
- フェリー航路
- 新幹線
- 高速道路
- 指定都市高速道路

■本州・九州の交通ネットワーク

関門周辺地域の交通ネットワークの現状

○関門海峡をまたぐ移動手段は、道路、鉄道、航路、空路の4つあり、そのうち、道路の利用者は約3割、鉄道利用者も約3割。

道路網 [約6.4万台/日]

関門トンネル 約2.5万台/日
 関門橋 約3.9万台/日

※NEXCO実績(R5)
 資料:令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査

鉄道網 [275便/日]

山陽本線 104 便/日
 山陽新幹線 171 便/日

資料:時刻表(JR西日本、JR九州)
 ※山陽本線:下関駅~小倉駅間(平日)。山陽新幹線:岡山駅~博多駅間(平日)

航路網 [88便/日]

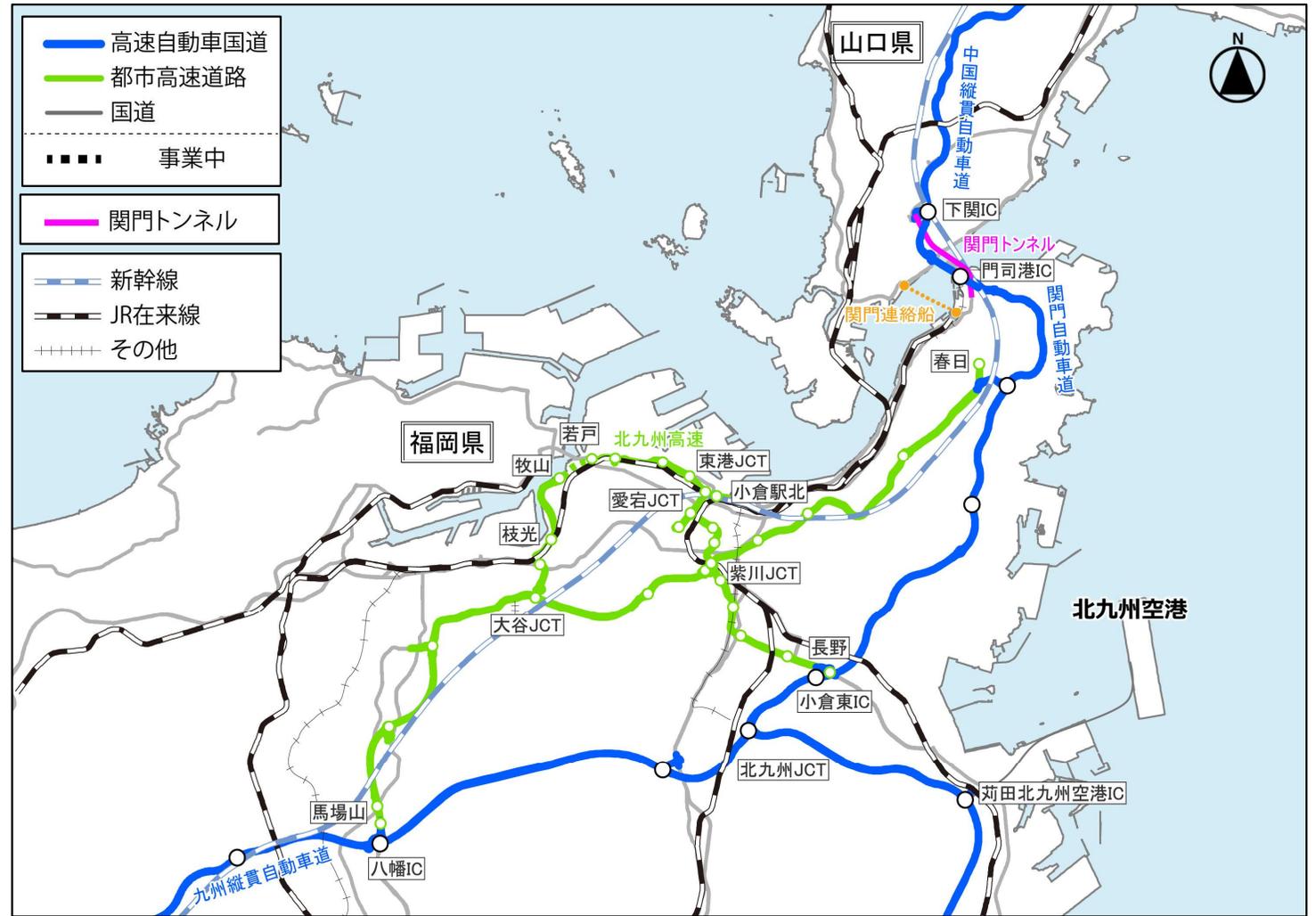
関門連絡船 88 便/日

資料:関門連絡船ダイヤ(関門汽船株式会社)
 ※下関[唐戸]~門司港(月~土)

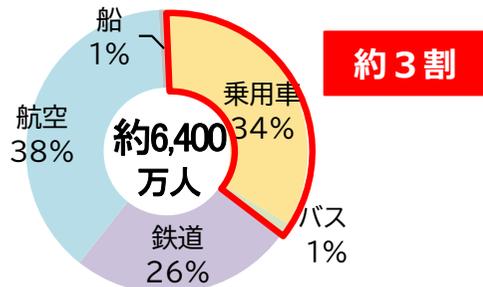
航空網 [660便/日]

九州-本州便 660 便/日

資料:各空港HP



■関門海峡をまたぐ人流の交通手段



資料:全国幹線旅客純流動調査(2015)

関門周辺地域の交通ネットワーク(整備の経緯)

| | 道路 | 鉄道 | 航路 | 空路 |
|---------------------|--|--|--|--|
| 昭和17年 ～ 昭和20年 | | S17 関門トンネル (山陽本線) 全線開通 | | S19 曾根飛行場 開港 S20 板付飛行場 開港 |
| 昭和28年 ～昭和33年 | 関門トンネル 開通 (S33) | | | S28 小倉空港 (民間飛行場・ 旧曾根飛行場 改称) |
| 昭和47年 ～ 昭和55年 | 中国自動車道 開通 (小月～下関) (S48) 関門自動車道 開通 (下関～門司港、門司港～門司) (S48) 九州縦貫自動車道 開通 (八幡～若宮) (S54) 北九州高速 開通 (春日～馬場山(北九州道路として開通) (S48)、 篠崎北～日明 (S55)) | S47 山陽新幹線 (新大阪～岡山) 開通 S50 山陽新幹線 (岡山～博多) 新関門トンネル開通 | S52 関門海峡フェリー (日明～荒田港) 運航※自動車フェリー | S47 福岡空港 (旧板付飛行場 改称) S48 北九州空港 (旧小倉空港 改称) |
| 昭和58年 ～ 平成3年 | 九州縦貫自動車道 開通 (門司～小倉東 (S59)、小倉東～八幡 (S63)) 北九州高速 開通 (若園～篠崎北 (S58)、横白～若園 (S61)、愛宕～下到津 (S63)、 日明～戸畑 (H1)、戸畑～若戸 (H2)、小倉駅北～東港JCT (H2)、 春日～馬場山 (都市高編入) (H3)) | | 関門海峡フェリー 平成2年 年間43万台利用 | |
| 平成7年 ～平成17年 | 北九州高速 開通 (長野～横代 (H12)、枝光～大谷JCT (H13)) | | | |
| 平成18年 ～平成19年 | 東九州自動車道 開通 (北九州JCT～苅田北九州空港) (H18) 北九州高速 開通 (小倉東IC接続) (H18) | | 関門海峡フェリー 平成19年 年間16万台利用 | H18 北九州空港 国際線対応 24時間運用で開港 |
| 平成23年 ～令和7年 | 北九州高速 開通 (牧山～枝光 (R7)) | | H23 関門海峡フェリー (日明～荒田港) 廃止 | |



関門周辺地域の交通ネットワークの変遷(道路網・鉄道網)

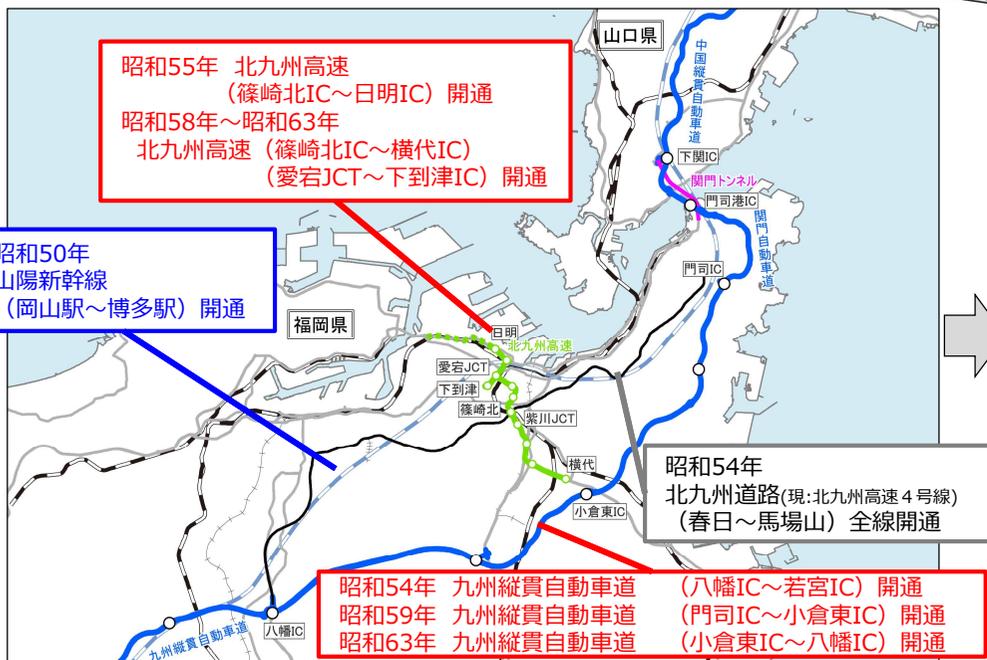
■ 昭和33年: 関門トンネル開通



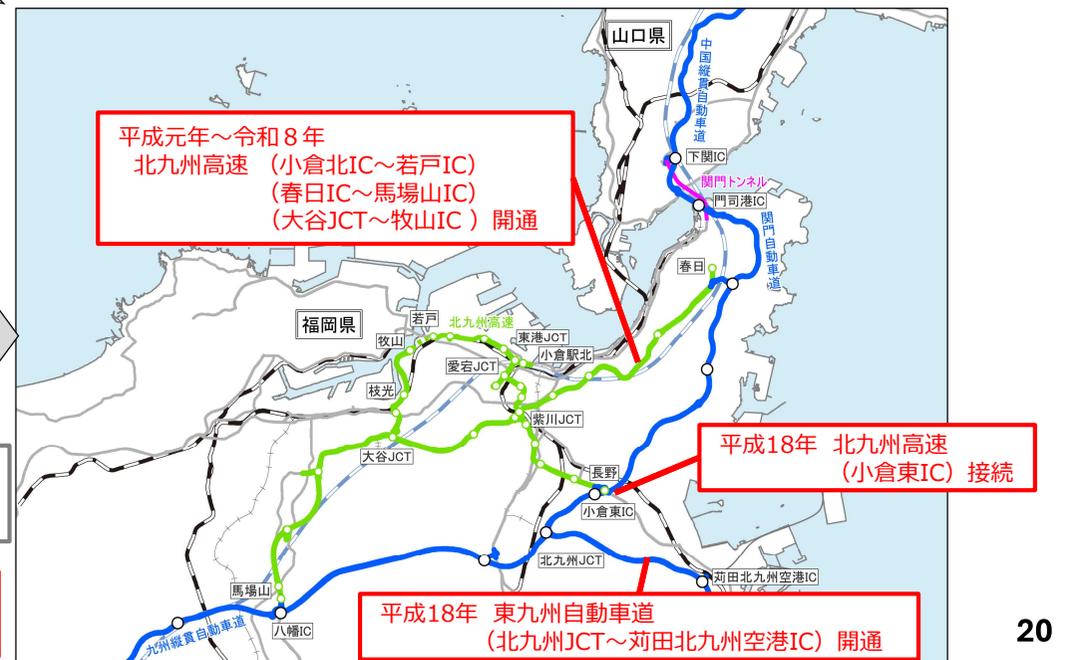
■ 昭和48年: 関門自動車道開通



■ 昭和63年: 九州自動車道(門司IC~八幡IC)開通



■ 令和8年: 現在



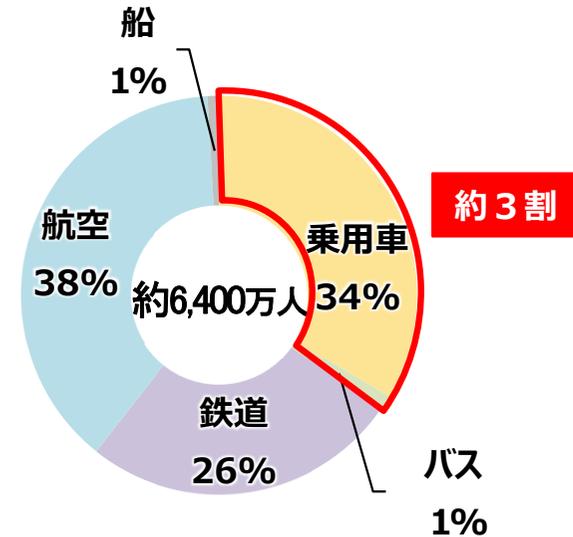
本州・九州間の交通ネットワーク(人・モノの移動特性)

- 九州・本州間を移動する人流は年間6,400万人であり、乗用車・バス利用が約3割を占めている。
- 九州・本州間を移動する物流は1日あたり72万トンであり、トラックによる陸送が約5割を占めている。

■九州・本州間を移動する人流の交通手段

単位：万人/年

| | 航空 | 鉄道 | 船 | バス | 乗用車 | 合計 |
|--------|-------|-------|-----|-----|-------|-------|
| 本州→九州 | 1,369 | 964 | 27 | 45 | 1,337 | 3,743 |
| 九州→本州 | 1,093 | 697 | 32 | 33 | 810 | 2,665 |
| 合計 | 2,462 | 1,662 | 59 | 77 | 2,148 | 6,408 |
| 割合 (%) | 38.4 | 25.9 | 0.9 | 1.2 | 33.5 | 100.0 |

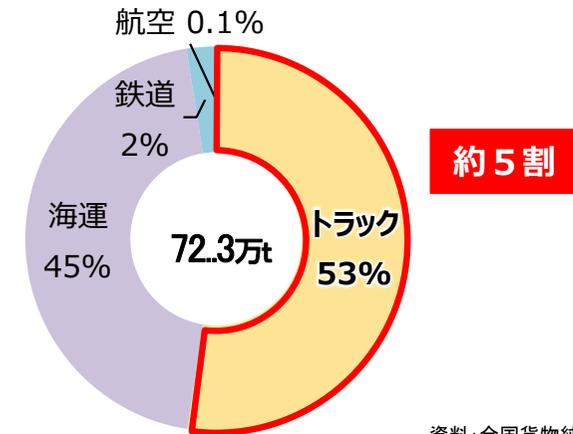


資料：全国幹線旅客純流動調査(2015)

■九州・本州間を移動する物流の交通手段

単位：万トン

| | 航空 | 鉄道 | 海運 | トラック | その他 | 合計 |
|--------|-----|-----|------|------|-----|-------|
| 本州→九州 | 0.0 | 1.2 | 12.9 | 18.6 | 0.0 | 32.8 |
| 九州→本州 | 0.0 | 0.5 | 19.6 | 19.3 | 0.0 | 39.5 |
| 合計 | 0.1 | 1.7 | 32.6 | 37.9 | 0.0 | 72.3 |
| 割合 (%) | 0.1 | 2.4 | 45.1 | 52.4 | 0.0 | 100.0 |



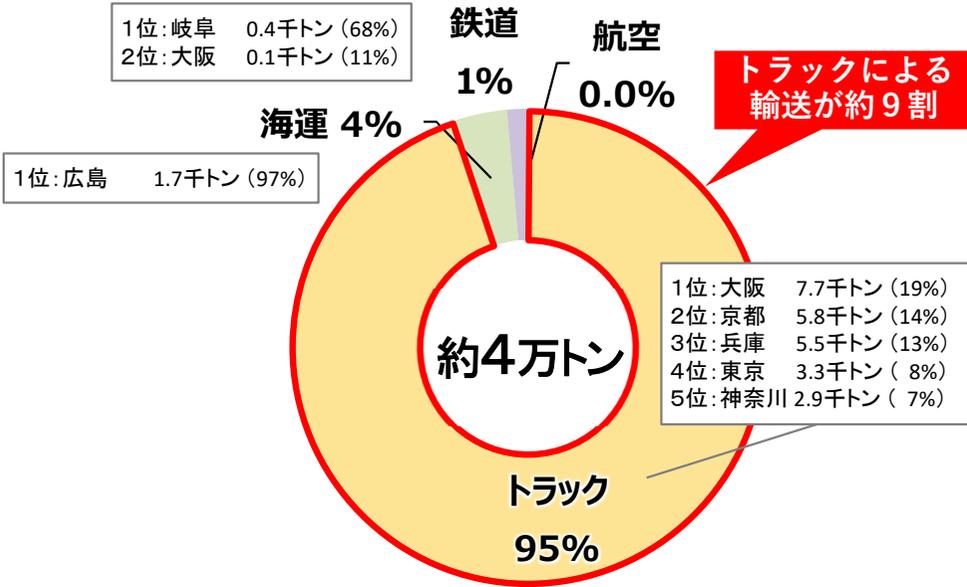
資料：全国貨物純流動調査(R3物流センサス)

本州・九州間の交通ネットワークの分担

○本州・九州間における、農林水産品の約9割、工業製品の約5割の輸送手段が陸路(トラック輸送)となっている。

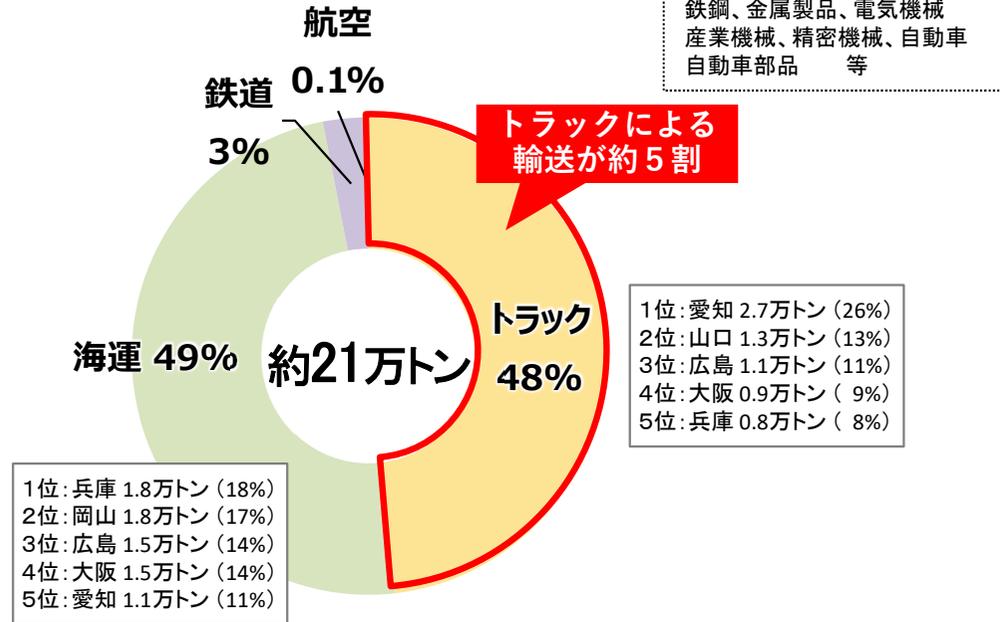
■本州・九州間の交通流動

農水産品等のモード別輸送形態(2021年)



資料:全国貨物純流動調査(R3物流センサス)

工業製品のモード別輸送形態(2021年)



資料:全国貨物純流動調査(R3物流センサス)

みかんやたまねぎなどを東京・大阪・中国に関門橋を利用して陸送しています。

(下関北九州道路 計画段階評価 第1回意見聴取 (R2.8~11))



(農業協同組合)

牛、豚全般の加工品を東京・中部・関西・中国に関門橋を利用して輸送しています。

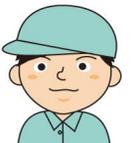
(下関北九州道路 計画段階評価 第1回意見聴取 (R2.8~11))



(畜産加工販売業者)

積載重量などの面から海上輸送という選択肢はあるが、出航・入航の時間が決まっていることもあり、陸上輸送がメインとなっています。

(下関北九州道路 計画段階評価 第1回意見聴取 (R2.8~11))



(トラック事業者)

災害時(平成28年熊本地震対応時)における交通の動き

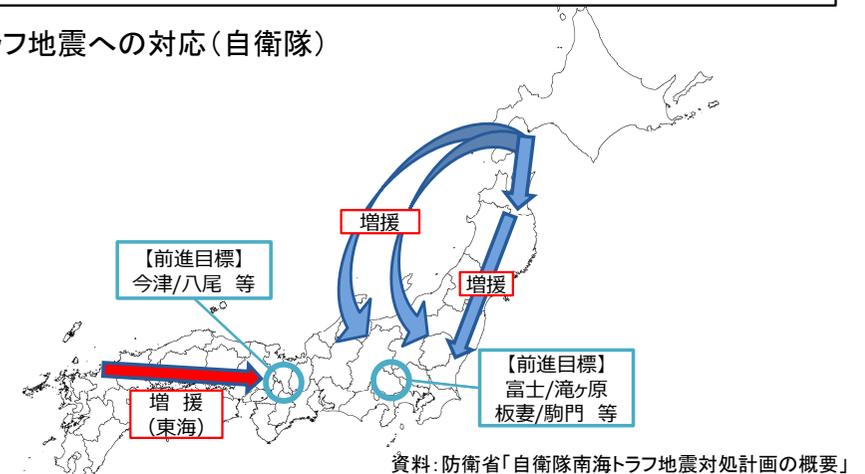
- 平成28年熊本地震では、自衛隊車両は本州から九州へ向かう際に関門橋を通行し、帰路には関門橋や関門トンネルも適宜利用しながら、本州と九州が一体となって災害対応を行った。
- 南海トラフ地震が発生した場合においては、自衛隊では地震の発生形態に応じた部隊転用計画を策定しており、九州の部隊は東海地区の増援にあたるなど、本州と九州が相互に支え合う体制が構築されている。
- また、国土交通省においても、大規模災害時には本州と九州が連携して迅速に支援活動を行うため、被災状況に応じたTEC-FORCEの動員計画を策定している。

■海峡を越えた災害への対応(H28年 熊本地震)



資料:下関北九州道路パンフレット(令和6年度)を加工

■南海トラフ地震への対応(自衛隊)



■南海トラフ地震への対応(TEC-FORCE)

