

社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会
第3回 本州・九州連携小委員会 ヒアリング資料

2026年4月22日

公益社団法人 日本バス協会

(一般社団法人 福岡県バス協会 ・ 公益社団法人 山口県バス協会)

目次

1. 福岡県バス協会より

- (1) 一般社団法人福岡県バス協会の概要
- (2) 現在の関門橋・関門トンネルの課題(通行止め時の対応など)
- (3) 広域(高速バス)・短距離移動(路線バス)・観光バスでの本州・九州連携における課題
- (4) 下関北九州道路に対する期待
- (5) 観光への期待
- (6) 下関北九州道路と前後の道路ネットワーク整備について
- (7) 道路料金設定への意見

2. 山口県バス協会より

- (1) 公益社団法人山口県バス協会の概要
- (2) 現在の関門橋、関門トンネルの課題
- (3) 下関北九州道路計画への期待
- (4) 下関北九州道路計画への懸念・要望

一般社団法人福岡県バス協会の概要

1

名 称	一般社団法人福岡県バス協会
加盟社局数	33社局
加盟社局車両数	乗合2,441両 貸切604両 特定41両 計3,086両
会 長	西日本鉄道(株)代表取締役社長執行役員 林田 浩一
副会長	堀川バス(株)代表取締役社長 久保山 太一 西鉄バス北九州(株)代表取締役社長 吉田 透
専務理事	河津 隆幸
所在地	福岡県福岡市博多区博多駅東3-10-17 陸運会館5階

(2026年4月1日現在)

現在の関門橋・関門トンネルの課題(通行止め時の対応など)

現 状

- ・老朽化が進む関門トンネル修繕工事では 通行止めにより 周辺道路にも渋滞が波及するケースが考えられる
- ・関門橋および関門トンネルのいずれかが通行止めとなるたびに 周辺道路を含め激しく渋滞し 高速・路線バスの運行に支障が出ている

影響例 2025年8月10日 大雨による関門橋通行止め

- ・大雨の影響で関門橋(関門自動車道)が遅くとも15時ごろから通行止め
 - ・関門橋に接続する 北九州都市高速4号線の通行止めも重なり 関門トンネル経由で本州方面を目指す車が国道3号に集中
- ▼
- ・国道3号上り線では翌11日にかけて JR門司駅付近まで6キロ以上の渋滞が発生
 - ・国道3号を経由する路線バスでは5時間以上の遅延や運行打ち切りが相次ぐ

バスの遅延例	青葉車庫	小倉駅入口	中町	門司駅前	小森江	片上	打ち切り	門司営業所
定刻	21:46	21:55	22:08	22:10	22:15	22:17	→	22:37
実時刻(延発時分)	21:46	21:59(+4)	22:14(+6)	23:42(+92)	1:45(+210)	2:46(+269)	→	5:00 <small>差</small> (+383)



広域(高速バス)・短距離移動(路線バス)・観光バスでの本州・九州連携における課題

現 状

- ・関門橋を經由して九州-本州を結ぶ高速バスは21系統で 本州からの乗り入れ事業者は22事業者
- ・関門橋通行止めリスクや迂回ルート(関門トンネル)の代替性不足が 連携阻害の遠因となっている可能性
(九州から山口県内への観光需要は旺盛で 代替ルートが強化されればさらに安全・安心な旅が提供できる)
- ・門司港-トンネル人道-下関・唐戸の周遊では 渋滞によるバス遅延でプランに遅れが出るケースも

関門橋経由の高速バス(計21系統、順不同)

関 東	東 京	-	福 岡
中 部	名古屋	-	広島・福岡
	名古屋	-	福 岡
近 畿	京都・大阪	-	福岡・佐賀・佐世保
	京都・大阪・神戸	-	福 岡
	京都・大阪・神戸	-	福岡・長崎
	京都・大阪・神戸	-	長 崎
	京都・大阪・神戸	-	大 分
	京都・大阪・神戸	-	熊 本
	大 阪	-	佐 賀
中 国	岡 山	-	福 岡
	広 島	-	福 岡
	広 島	-	佐 賀
	島 根	-	福 岡
	山口・宇部	-	福 岡
	山口(下松)	-	福 岡
	山口(長門)	-	福 岡
四 国	徳島(鳴門)・高松	-	福 岡
	高 松	-	福 岡
	松 山	-	福 岡

九州-本州高速バス輸送人員

年	人員(人)
H29	739,912
H30	764,337
R1	710,749
R2	205,395
R3	247,387
R4	439,809
R5	492,053
R6	460,429

(九州運輸局自動車交通部旅客第一課
「九州の高速バス」(令和6年度版)から作成)



山口県内の主要観光地



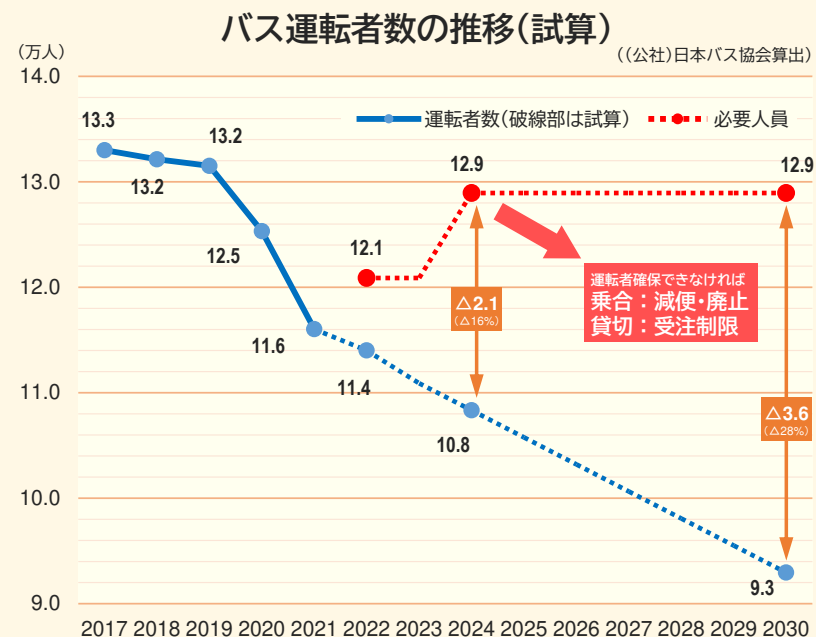
下関北九州道路に対する期待

期待される効果

- 下関北九州道路の開通により本州⇔九州を結ぶ道路網が3系統となり さらなる冗長性が確保
いずれかの経路で天災や事故による通行止めが生じた場合でも 周辺道路での円滑な通行が期待
- 道路混雑緩和によるバスの定時性向上や所要時分短縮は
バス運転者不足が深刻な状況下で 勤務シフト組成の円滑化や運行便数維持の一助となる可能性

参考 バス運転者不足の現況

- バス運転者は不足しており 不足に対しては休日出勤等に対応
それでもカバーできない事業者で都市部・地方部を問わず減便等が顕在化
- 2024年に時間外労働の上限規制の施行と拘束時間・休息期間にかかる基準が見直されたことで 2024年時点で必要人員に対し2.1万人が不足(△16%)
2030年には3.6万人不足(△28%)と深刻化する見通し
- 運転者確保に向けた取り組みとして
▽賃金・労働条件の改善▽募集活動の強化▽女性運転者の活用▽自社養成制度の促進▽高齢運転者の活用▽外国人運転者の導入検討
などを推進しているが 運転者を確保できなければ
路線バスのさらなる減便や廃止 貸切バスの受注制限の拡大は避けられない



観光への期待 | ②「プラスワン観光」の促進

現状

門司港－トンネル人道－下関・唐戸の周遊では 渋滞によるバス遅延でプランに遅れが出るケースも
→観光客が十分な滞在時間を確保できていない可能性

期待される効果

下関北九州道路の開通により
周辺道路での混雑が緩和されることで
周遊ルート上の路線バスの定時性が向上

観光プラン組成の弾力性が向上し
北九州市の掲げる「**プラスワン観光**」の促進に
つながる可能性

基本目標

- ① 「夜景」「門司港レトロ・城下町小倉の歴史文化」など北九州市がこれまで育んできた魅力を一層向上させます。
- ② まずは周辺都市圏域約400万人のマイクロツーリズム需要の取り込みを図ります。
- ③ 加えて本市宿泊客の約7割を占めるビジネス客が、もう一か所、もう一泊を楽しむ「プラスワン観光」の魅力を提供します。

(「北九州市観光振興プラン」から引用)

観光への期待 | ③新規商品の企画

期待される効果

下関北九州道路の持つ速達性やビジュアルなどの高いポテンシャルを活かし
福岡県バス協会加盟各社が所有する資源・商品をより魅力的なものへアップデート

アップデート案①



アップデート案②



高速バスの時間短縮や
既存企画乗車券の
バリエーション展開

アップデート案③



本州側の事業者と
連携した
関門エリアにおける
さらなるサービス展開

※この乗車券の西鉄バス北九州(株)での発売・取扱は終了

下関北九州道路と前後の道路ネットワーク整備について

要 望

下関北九州道路が本州⇔九州の連絡道路として
より大きな役割を果たせるよう

中国縦貫自動車道へのアクセス道路について

- ・高規格道路の新設
- ・既設道路の改良 などによる整備を希望する



下関北九州道路と前後の道路ネットワーク整備について

要望

下関北九州道路と北九州都市高速2号線が
接続する日明インターチェンジについて

- ・ボトルネックとならない構造での整備
- ・流入先の都市高速道路において
渋滞が生じないための配慮を希望する



(北九州市都市交通政策課「下関北九州道路都市計画原案説明会」資料から引用の上加工して作成)

下関北九州道路と前後の道路ネットワーク整備について

要望

- 下関北九州道路 関門自動車道 関門トンネルのそれぞれに利用がほどよく分散し 関門エリアの道路ネットワーク全体で混雑の回避や緩和が図られるよう 東名高速と新東名高速などで実施されているような 複数ルートの一體的な運営および交通管制によるハード・ソフト両面での対策の実施を希望する

他地区での事例

適切な交通分担のための情報提供を行っている事例

○ネクスコ中日本では、東名・新東名のダブルネットワークを活用し、情報板等にて道路交通情報を提供し、利用者の経路選択判断に活用いただいている。
 ○首都高においても情報板等にて道路交通情報を提供し、利用者の経路選択判断に活用いただいている。

ネクスコ中日本 東名・新東名の案内

■図形情報板における情報提供(東名・新東名の比較)

■文字情報板における情報提供(並行区間との比較)

首都高混雑対策の例

■文字情報板における情報提供(並行区間との比較)

高速間・高速と一般道の一体管理の事例(降雪時など)

○新東名の開通により、東名と新東名の並行する高速道路を一つの組織で一体管理している。
 ○大雪の際、各道路管理者で連携し、同時通行止めや広域迂回などの措置を行っている。

ネクスコ中日本の管理体制(例)

旧管理体制
 富士保安・サービスセンター
 ・東名(沼津~清水)

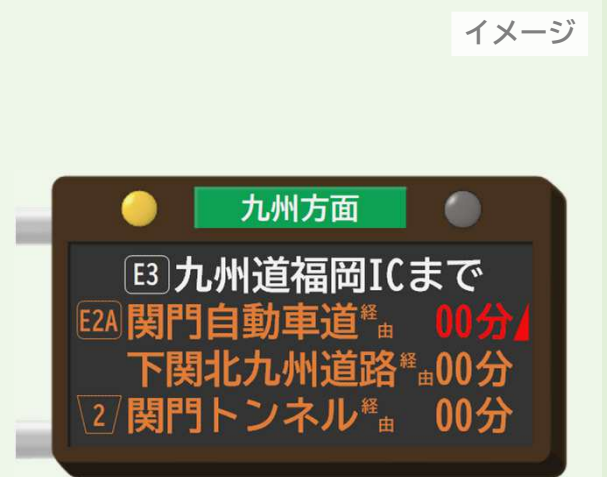
↓

現管理体制(平成24年~)
 富士保安・サービスセンター
 ・東名(沼津~清水)
 ・新東名(長泉沼津~新静岡、新清水JCT~清水JCT)
 ・中部横断道(新清水JCT~富沢)

各道路管理者が連携した大雪に備えた対応

- 高速道路は、ネットワーク(JCT間)を踏まえた通行止め区間と広域迂回路を設定
- 積雪がターンに応じた迂回路設定の基本的な考え方は各道路管理者間で事前に取り決め
- 並行区間は、高速道路の大雪に伴う通行止め区間と並行する区間を通行止めとすることを基本とし、並行区間で決滞の恐れがある場合は区間を互換

【例】名神高速道路の大雪に伴う通行止め区間



(国土交通省社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会 第1回 本州・九州連携小委員会 配布資料 資料6から引用)

道路料金設定への意見

要望

- ・下関北九州道路 関門自動車道 関門トンネルのいずれかに利用が集中しないような料金設定を希望する
とりわけ 前後で有料道路に接続する
下関北九州道路と関門道では同等程度の料金設定を希望する
- ・貸切バスにおける 周遊観光推進に繋がる割引料金等の設定
(ドライブパス適用対象自動車の拡大等)を希望する

イメージ



(西日本高速道路株式会社サイトから引用)

公益社団法人 山口県バス協会の概要

名 称	公益社団法人 山口県バス協会
会員総数	37者
種別車両数	乗合8者617両 貸切36者331両 特定11者53両 合計1,001両
会 長	防長交通株式会社 代表取締役社長 東田 成民
副会長	サンデン交通株式会社 代表取締役社長 竹重 秀敏
専務理事	藤原 徳行
所在地	山口県山口市葵1丁目5-58

- ① 関門橋と関門トンネルの出入り口が近い位置にあるため、下関IC・小月IC・美祢西IC・美祢IC間で通行止めとなると、国道2号～長府トンネル経由にほぼ全ての車両が集中し大きな交通渋滞が常態化している。
- ② 関門橋が通行止めとなった場合、迂回路が関門トンネルしかなく大きな交通渋滞が発生している。
- ③ 関門トンネルの老朽化による大規模修繕工事の頻度が増え、期間も長く、それに伴う全面通行止めによる不便がある。

○令和2年7月の豪雨時の影響



1ルートに依存している本州～九州（画像：国土交通省）。



下関北九州道路計画への期待②

② 交通渋滞緩和・移動時間短縮へ期待

本州と九州を結ぶ道路網が3ルートになることで、**移動手段の選択肢が増え**、各エリア内での**交通渋滞緩和・移動時間短縮が期待できる**。



◆ 交通渋滞緩和による路線バスの遅延の解消。

◆ 小倉との新たなルートの開拓への期待。

◆ 福岡便高速ルートの見直しへの期待。

下関北九州道路計画への期待③

③ 関門エリア周遊ルートとしての期待

本州と九州を結ぶ道路網が3ルートになることで、同じルートで戻ることなく新たなルートで、**小倉まで拡大した関門エリアの周遊が期待できる。**



(下関地区)



(門司地区)



(小倉地区)

下関北九州道路計画への懸念・要望

- ① 小倉駅から山口県北部の観光地(角島大橋・元乃隅神社など)へのアクセスがスムーズになると、**下関市内が単なる通過点**となる懸念がある。そうならないように下関市彦島にSA又はPAを整備するなど**新たな観光の創出**をしてもらいたい。
- ② 下関北九州道路が整備されれば、**下関市と北九州市間の主要道路**となり、市内の交通の流れが変わり、**渋滞地区が変化**する可能性がある。**各結節点での渋滞対策**も合わせて検討してもらいたい。
- ③ 本州と九州を結ぶ道路網が**3ルート**になることで災害時・平常時において**多くのメリット**があるが、**それぞれの将来を維持していくには、利用者をうまく分散させる必要があるため、3ルートを一括で管理し、料金設定を行うことが望ましい**と考える。
- ④ 関門橋および中国道の通行止めによる**国道2号への流入**を下関北九州道路へ**上手く流す道路の整備**も合わせて実施してもらいたい。
- ⑤ 下関北九州道路の整備により、移動に適した距離と時間・料金が確保できれば、**下関から労働力の流出**がますます懸念される。**下関の魅力の創出**が求められる。