

社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会 本州・九州連携小委員会 全日本トラック協会 説明資料

令和8年5月13日

(公社)全日本トラック協会 副会長(福岡県トラック協会会長) 二又 茂明
九州トラック協会 重量部会長(福岡県トラック協会副会長) 木村 正昭



公益社団法人
全日本トラック協会
Japan Trucking Association



1.トラック運送業界にとっての高速道路の重要性

- ・トラック輸送にとって高速道路の利用は、ドライバーの拘束時間短縮等働き方改革の実現、輸送時間の短縮及び定時性の確保等生産性の向上に不可欠なものであり、物流効率化の推進に欠かせないものとなっています。
- ・「総合物流施策大綱(2026年度～2030年度)」(令和8年3月31日閣議決定)においては、2030年度までの物流革新の「集中改革期間」における輸送力不足の解消に向け、今後取り組むべき施策の中で、効果的な物流体系の構築に向けたインフラ整備が掲げられ、三大都市圏環状道路、地方都市の環状道路等高規格道路整備による物流ネットワークの強化を図るとされています。
- ・私どもトラック運送業界は、国民のくらしや我が国の産業活動を支えるエッセンシャルな公共輸送サービスの担い手として、その重要な使命を果たすべく、今後も積極的に高速道路の利用促進を図りたいと考えています。

2. 下関北九州道路に対する物流面からの期待

- ・九州地方は、全国シェア49%を誇る半導体産業、同13%の生産台数の自動車製造業、同20～25%を占める農林水産業など重要な生産拠点となっています。

これらの九州から本州への輸送は、所要時間が短く、速達性に優れたトラック輸送が主流となっています。

- ・このような状況から、第3のルートとなる下関北九州道路の実現は、九州経済のみならず、本州方面への安定した半導体供給、製造品出荷や食糧供給にとって極めて重要であると考えています。
- ・このことは本州から九州への輸送についても、同様のことが言えます。
- ・関門地域を通過するルートの選択肢が増えることによって、時間帯や渋滞状況、所要時間、燃費効率などを考慮しながら最適なルート選択が可能となるため、下関北九州道路の整備は、トラック運送業界の長年の悲願です。

3. 下関北九州道路整備による物流への効果

- ・ 下関北九州道路が整備されることにより、関門地域を通過する交通は2系統から3系統に分散されることとなります。
- ・ これにより、慢性的な渋滞の緩和につながり、所要時間の見通しが立てやすくなるとともに、定時性の向上が期待できます。特に、速達性が求められる半導体・部品の輸送には効果があると考えます。
- ・ また、ドライバーの労働環境改善に直結します。渋滞の緩和や回避が可能となることで拘束時間が短縮し、働き方改革の観点からも大きな効果があると考えています。
- ・ さらに、渋滞による精神的ストレスから解放され、事故防止にもつながるとともに、無駄なアイドリングの減少による燃料消費の改善で、環境負荷の低減も期待されます。

4. 関門橋・関門トンネルの老朽化、リダンダンシーの確保

- ・現在の関門地域にけるトラック輸送は、関門橋(開通から52年)・関門トンネル(開通から68年)に大きく依存していますが、いずれも開通から半世紀以上が経過しています。
- ・関門トンネルは、定期的な補修工事により長期間にわたり通行が制限されるなど、老朽化による影響も無視出来ません。関門橋は、悪天候で通行止めとなることも多い状況です。
- ・関門トンネルは、ここ数年のデータでは、漏水(4,800トン/1日、200トン/1時間)対策等の工事や、落下物、事故、故障車等で平均2~2.5日に1回は通行止めが発生しています。

- ・ 関門橋、関門トンネルの九州側入口がある北九州市門司区は9割が企救半島で、中央に山脈があり、南側に九州自動車道、北側に北九州都市高速がありますが、平成30年7月の北九州地区の豪雨では関門トンネル・関門橋双方が同時に通行不能となり、九州・中国の物流が2日間に渡り停滞するなど市民生活や企業活動に大きな影響を及ぼし、大混乱を招きました。
- ・ 大規模災害時のリダンダンシー確保の観点からも、下関北九州道路は、大規模災害にも耐えうる構造とし、交通機能を確保できるよう整備されることを期待します。

迂回・渋滞・通行止めにより、迅速かつ円滑な物流に支障をきたしています。

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・関門トンネルの通行止めによる弊害！

- 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)

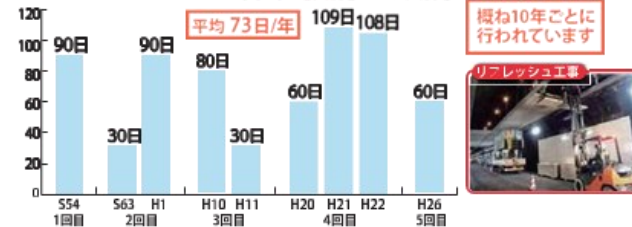
日付	原因	備考
R01.08.06	台風	上下線 約4時間半通行止め
H30.10.06	台風	上下線 約3時間通行止め
H30.07.06	雨	上下線 約3時間通行止め
H30.02.11～12	積雪	上下線 約11時間通行止め
H29.02.11	積雪	上下線 約8時間通行止め
H28.08.06～07	火災	上り線 約4時間半通行止め 下り線 約2時間半通行止め
H28.01.24～25	積雪	上下線 約38時間半通行止め
H27.11.07	事故	上り線 約2時間通行止め
H27.10.11	事故	下り線 約2時間半通行止め
H27.08.25	台風	上下線 約14時間通行止め

- 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)



下関市と北九州市間の交通量は、約2万5千台にのぼり、そのうち、**約7割**の1万7千台が関門トンネルを利用しています。(H17道路交通センサス)

○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

年度	通行止め回数
H27	289回
H28	235回
H29	207回
H30	198回
R1	195回
合計	1,124回

- ・5年間の回数 **1,124回**
- ・通行止め頻度 **2日に1回以上**

化学製品の輸送に
影響を及ぼします！



化学製品
関連企業

メタノール等の化学製品は危険物であるため、関門トンネルを使わず、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した。

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！



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

出典：関門地域の未来をつなぐ「下関北九州道路」(令和2年8月)より抜粋

5. 下関北九州道路の計画・整備への要望

【重量物輸送について】

- ・ 北九州市は鉄鋼の町として有名で、鉄鋼業製造品の出荷額は全国4位です。
従って、重量物輸送が多い地域ですが、関門橋(44トン)・関門トンネル(35トン)の重量制限が従来から大きなネックとなっていました。重量制限を超えるトラックは、関門フェリー(北九州～彦島)を利用して対応してきましたが、平成23年の航路廃止により現在は、大分県国東の周防灘フェリー(竹田津～徳山、総重量50トン、高さ制限3.9メートル)や阪九フェリー(新門司～神戸、総重量50トン、高さ制限4.2メートル)を利用せざるを得ず、大幅な迂回による無駄な労働時間、燃料消費、高額な費用負担が発生しています。

・福岡県トラック協会重量部会員のヒアリング(11社)では、

- ✓ 重量物輸送用トレーラは空車時で25トンであり、荷主からは少なくとも35トン程度の積載を求める声が多く、30トンクラスの重量物輸送は平均年間約30回/社の依頼がある
- ✓ 主な積荷は建設重機、橋梁、橋桁等のコンクリート製品、鉄製プラント製品
- ✓ 輸送区間は福岡～山口・広島方面へのニーズが高く、岡山以東ではフェリー利用が多いものの、周防灘フェリーは、高さ制限(3.9メートル)が課題

・重量物輸送においては、橋梁にダメージを与えないよう、前後に誘導車を付け、交通量の少ない夜間に通行することとなりますが、下関北九州道路においては、関門橋以上の耐荷重を確保するなど以下のトレーラが通行できる道路が整備されることを強く要望します。

○車両総重量 60トン、幅 3.5メートル、高さ 4.3メートル、長さ 25メートル

5. 下関北九州道路の計画・整備への要望

【中国自動車道とのアクセス】

- ・ 下関北九州道路の整備効果を最大限に発揮させるためには、中国自動車道とのアクセスの向上が必要です。一体的な道路ネットワークとして機能するよう整備を進めていただきたいと思います。一体的な道路整備を図ることで、更なる物流効率化が図られます。

【休憩・休息施設について】

- ・ トラックドライバーは改善基準告示の規制により、連続運転時間(4時間以内、その後休憩30分以上)、1日あたり運転時間(2日平均9時間以内)、休息期間(長距離トラックドライバーは継続8時間以上)が義務付けられています。

下関北九州道路の整備にあたっては、トラックドライバーが適切に休憩・休息できるよう大型車や特大車用の駐車マスを備えた、SA・PAの整備についても、ご配慮いただきますようお願いいたします。

5. 下関北九州道路の計画・整備への要望

【通行料金について】

- ・ 下関北九州道路が高速道路として整備される場合の通行料金について、トラック輸送は、国民生活と産業活動を支える公的物流サービスの担い手であることを踏まえた、適正な料金設定をお願いします。
- ・ 過度な料金設定となれば、利用が抑制され、渋滞緩和や物流効率化の効果も限定的となるため、利用促進につながるよう、関門橋、関門トンネルの通行料金※とバランスの取れた料金水準としていただきたい。

※通行料金(大型車)

- ・ 関門橋(下関IC～門司港IC) 630円(通常料金)
- ・ 関門トンネル 260円(2026年5月現在)