国土造りプロジェクト構想 10

～安全・快適で豊かな国土造りのために～

【下関北九州道路の早期事業化を目指して】

～循環型ネットワーク整備による新たな広域経済圏の形成～

2022年3月

一般社団法人 日本プロジェクト産業協議会（JAPIC）

国土・未来プロジェクト研究会

まえがき

狭隘かつ急峻な国土しか持たないこの国を、世界でも有数の高い経済活動を営む国へと創り上げた要因の一つは、国を挙げての国土基盤づくりの事業であった。

戦いで荒廃した国土の復興からはじまったこの 70 年余を見ても、空港、港湾や高速道路、新幹線のような大規模交通施設をはじめ、各種都市施設や防災施設、産業施設など大規模施設から、国民の日常生活を支える各種施設に至るまで、膨大な社会資本がこの間に蓄積された。

その間、国民は国づくり、街づくりについて多くの夢や意見を持ち、その実現にむけて積極的な行動を行ってきた。こうした中でいくつかの構想がつくられ、あるものは実現して現在の貴重なインフラとなって現世代に活用され、あるものは激しい議論の中で消えていった。行政の中では、多くの構想について検討がなされ、それらの実現に向けての努力は続けられ、政治やメディアはそれを支持し、時には反対に動いた。

しかし、今世紀に入る頃から、我が国社会でのこのような活動は目に見えて下火となっていった。経済の停滞と財政のひっ迫、そして国民の飽食意識や行政の守勢的姿勢などが、この国土整備への投資努力をうしろ向きにしてしまった。とくに大規模な国土基盤整備事業については、その構想を示すことに対してさえ、ネガティブな論調が示される向きが見られるほどになった。

近年の自然災害は激甚さを増している。また、経済の停滞はまたたく間に国民の所得水準を欧米のそれに大きく下廻るようにし、アジア周辺国の後じんをも拝するようになった。

長い歴史的蓄積を持つ欧米諸国はすでに充分かとさえ思われた国土のインフラをさらに改善し、より豊かな社会活動と国民生活のため、そして地域の文化振興のために、増強しつつある。

こうした現状から脱皮するために、我が国は必要とされる基盤施設を国民が再び構想し、実現に向けて努力することが必要と考える。

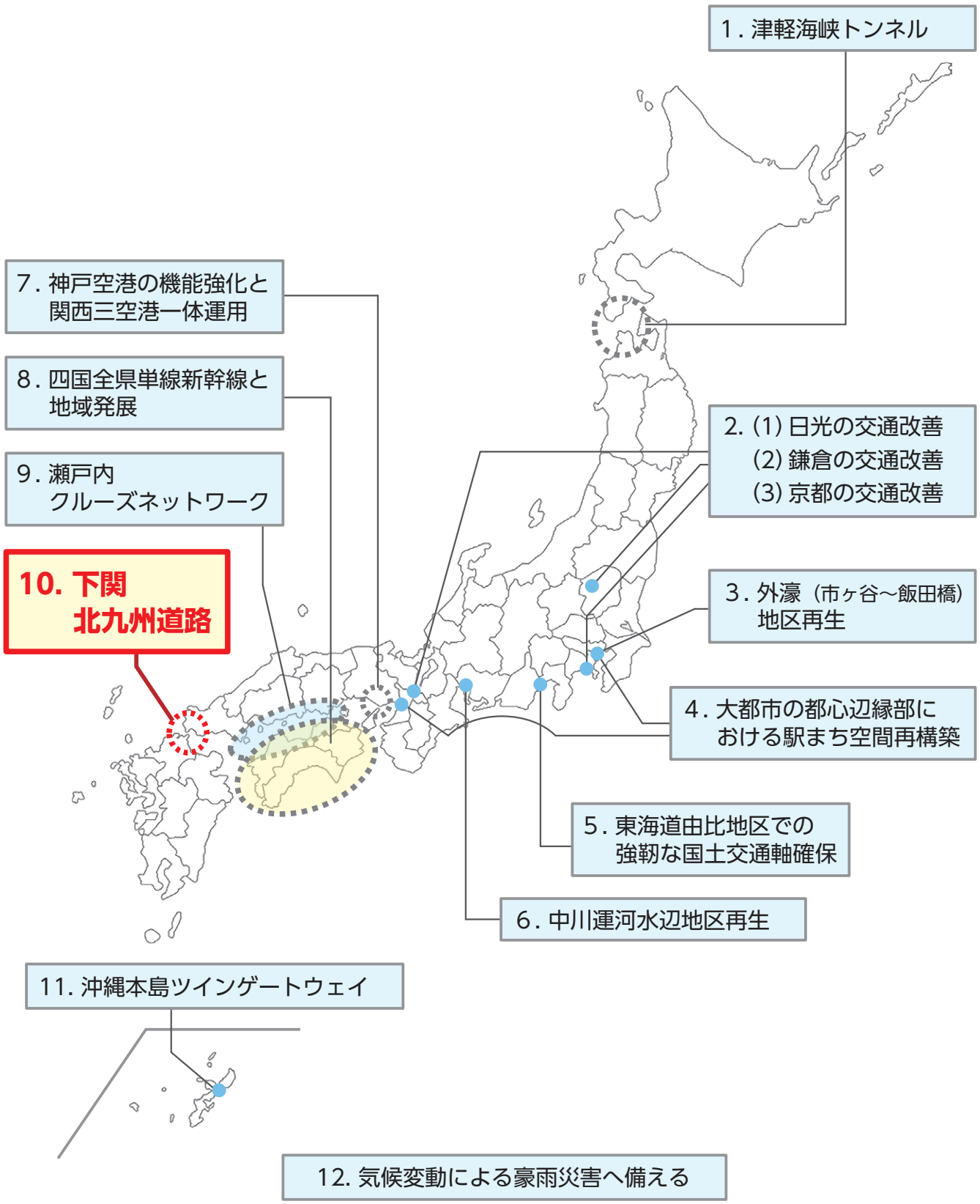
無論、社会が必ずしも必要としない施設に巨費を投ずる愚は避けねばならない。しかし、この国土をより安全かつ快適で豊かなものとし、そこでの活動をより効率的にし活性化するための投資は、続く世代とその先の未来のために広く国民全体で構想してゆくことが必要である。

新型コロナ感染症によって多大の損傷を被った世界の各国は、今後長期間にわたり、その回復とさらにその先の発展へ向けて、激烈な成長競争を進めるに違いない。そのとき、今後の発展へ向けての国土基盤への投資の多寡と適否はその国土の将来に対し支配的な影響を持つに違いない。

日本プロジェクト産業協議会（JAPIC）の構想提案書はそのような考えのもと、今後必要性が高く、かつ実現可能性も高い事業として、どのようなものが考えられるか、また、その実現にはどのような制度的（財源的)、技術的な方法があり得るかについて、JAPIC を舞台に糾合した主として建設関係の中核的な専門家の未来研究会が創り上げたものである。行政や経済界の関係者をはじめとする多くの方々がそれぞれの地域での今後の新しい事業を構想するにあたって、この構想提案書を参考とされることを期待するものである

日本プロジェクト産業協議会（JAPIC）
副会長　中村　英夫

～国土造りプロジェクト構想（重点プロジェクト）～



目 次
Contents

1. 下関北九州道路のプロジェクトの概要 …… 1

2. 下関北九州道路の重要性 …… 4

3. プロジェクトへの提言 …… 7

4. プロジェクトの効果 …… 25

（参考）海峡横断道路の海外事例 …… 34

【下関北九州道路の早期事業化を目指して】検討者名簿 …… 38

JAPIC 国土・未来プロジェクト研究会 委員名簿 …… 39

１．下関北九州道路のプロジェクトの概要

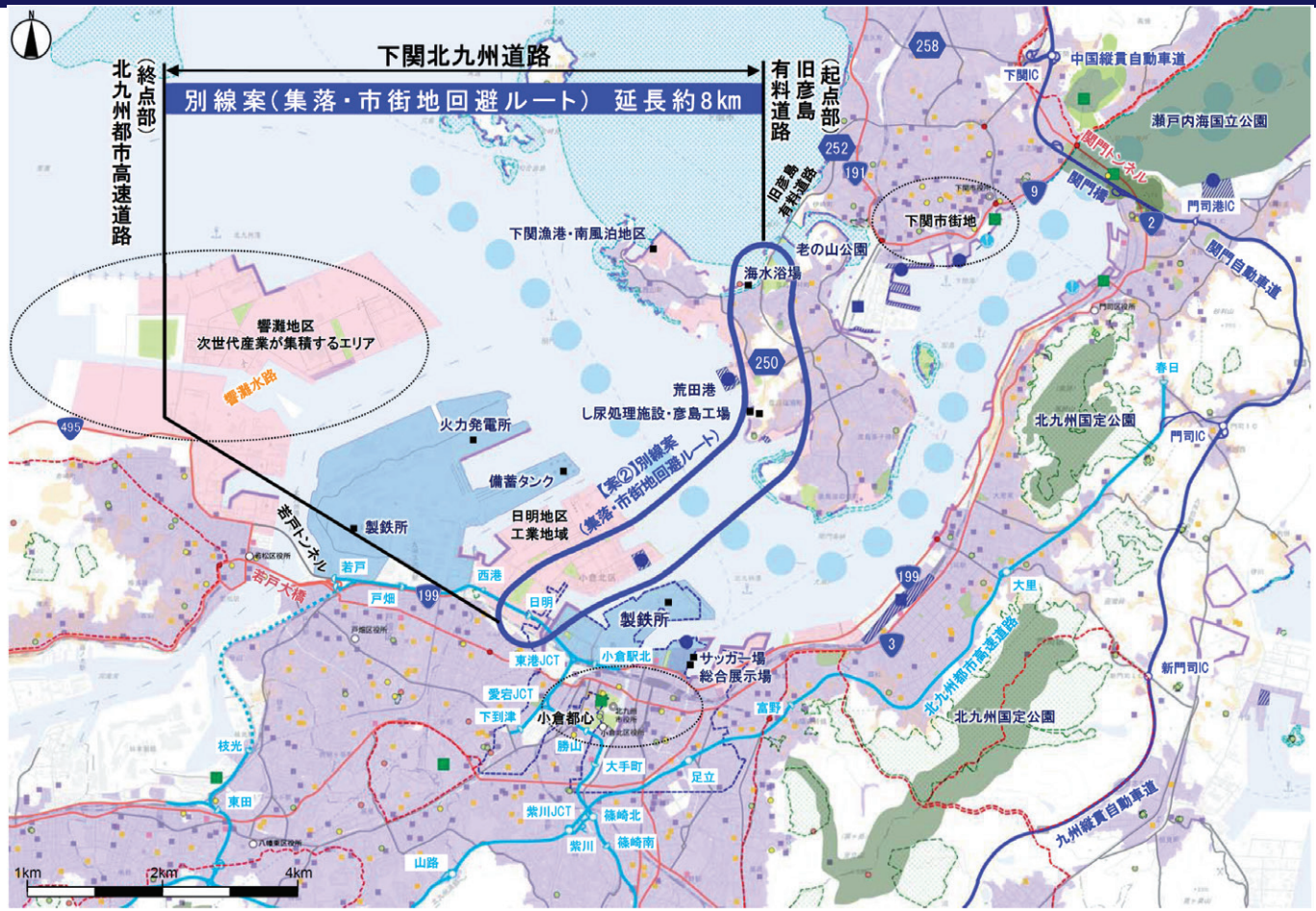
■計画概要

○　下関北九州道路は、既存道路ネットワークの課題の解消や関門トンネル・関門橋の代替機能の確保、また循環型ネットワーク形成による関門地域、さらには本州～九州全体の広域的な一体的発展を目的として検討を進めている道路。

○　社会資本整備審議会道路分科会中国・九州地方合同小委員会にて、3ルートの案で検討が進められた結果、集落・市街地を回避するルート（約8km）が妥当と判断された。（令和2年12月）

１．下関北九州道路のプロジェクトの概要

■計画概要



（提供）社会資本整備審議会道路分科会中国・九州地方合同小委員会資料

１．下関北九州道路のプロジェクトの概要

■これまでの経緯

○　30年ほど前から、本州と九州を結ぶ幹線道路網拡充の一環として注目されてきたが、種々の事情により、実現に至らず。

○　近年では、ネットワークの課題の解消や関門トンネル・関門橋の代替性の確保、さらには循環型ネットワーク形成による関門地域の一体的発展を目的とした道路として重要性がさらにクローズアップされている。

■社会背景

○　阪神淡路大震災、新潟県中越地震、東日本大震災や、豪雨災害によるサプライチェーンの寸断を経験。

○　ネット社会の進展により、東京一極集中の是正の動き・物流量の増大が加速。

2. 下関北九州道路の重要性

■関門海峡の現況

くらし

・下関～北九州を、通勤・通学で１日あたり約10,000人が往来
・年間約50件の救急搬送が発生
→ 現状でも一定の人流があり、両岸をまたぐ交流圏を形成している。

産業

・北部九州の自動車産業は年間154万台の生産能力を有し、生産台数国内シェアは約17%。地元外からの調達率は30～40%に達し、部品の調達・完成車の運搬量は多い
・九州の半導体産業は1000事業所以上（2017年）、集積回路全国シェアは約26%におよび、全国への出荷も盛ん
・九州の域内総生産額は4190億ドルで、北欧ノルウェー、デンマークより大きく、オーストリア一国に相当
→ 本州九州間の連絡が途絶する影響は計り知れない。

2. 下関北九州道路の重要性

■関門海峡の現況

観光

・関門海峡の歴史にちなんだ観光資源が多数存在する
・大型客船が接岸できる「ひびきコンテナターミナル」や「西海岸」が 点在
→ 観光資源や拠点は点在するが、周遊型の観光が成立していない。

非常時

・非常時には海峡を越えた災害対応を担う（熊本地震時に計7,000台の自衛隊車両が支援のために通行）
→ 非常時におけるリダンダンシーの確保が極めて重要。

2. 下関北九州道路の重要性

■本州～九州連絡の解決すべき課題

○ 常時には、本州～九州間の自動車交通量は、本州～四国間の約1.2倍、一車線当たりでは約1.8倍とインフラが相対的に貧弱

○ 下関と北九州を結ぶ大動脈は、「関門トンネル（1958年完成）」と「関門橋（1973年完成）」の２ルートのみで、老朽化が進み通行止めが頻発

⇩

【課題】 災害に強い幹線道路ネットワーク拡充
効果発現のためのプロジェクト早期実現

3. プロジェクトへの提言

提言①. 両岸接続地域の高付加価値化

提言②. 世界最高水準の新技術への挑戦と実装

提言③. 官・民連携による新たな枠組みの導入による事業推進
～ＰＰＰ/ＰＦＩの活用、橋梁インフラの観光資源化等～

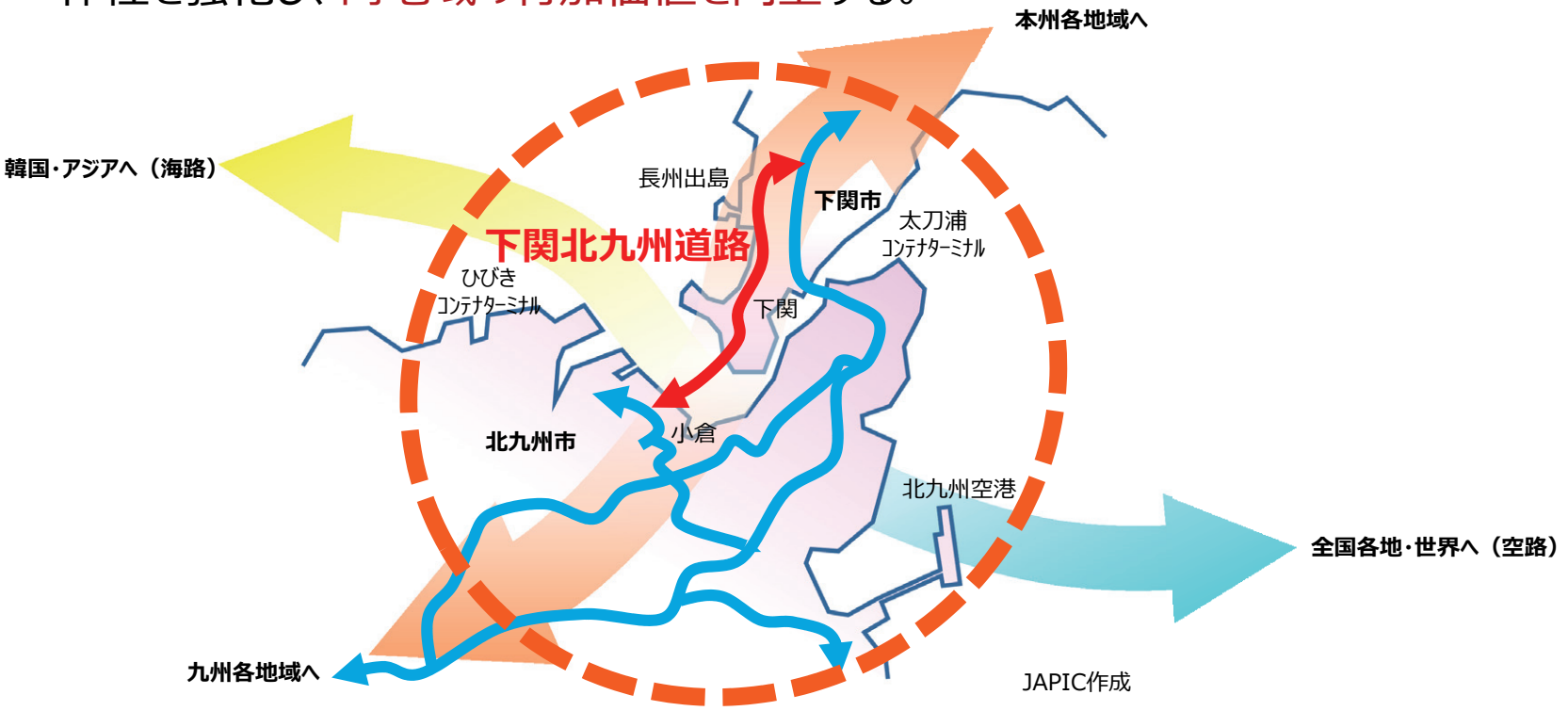
提言④. 広域高規格道路とのネットワーク化

提言⑤. 早期事業着手

3. プロジェクトへの提言

【提言①. 両岸接続地域の高付加価値化】

○ 下関と北九州の「新たな歴史への架け橋」として、「人流」と「物流」の両面でのつながりと一体性を強化し、両地域の付加価値を向上する。



3. プロジェクトへの提言

【提言①. 両岸接続地域の高付加価値化】

「新たな歴史への架け橋」 ～海峡を望む賑わい広場：下関側～

JAPIC作成

3. プロジェクトへの提言

【提言①. 両岸接続地域の高付加価値化】

「新たな歴史への架け橋」 ～海風と歩くレトロな散歩道：北九州側～

JAPIC作成

3. プロジェクトへの提言

【提言②. 世界最高水準の新技術への挑戦と実装】

○ 明石海峡大橋の建設では、さまざまな世界最高水準の技術が開発適用されることで世界一のつり橋を完成させることができた。

○ 明石海峡大橋以後も、様々な技術の開発は続けられてきたが、日本における長大橋のプロジェクトが無いため、それらの技術開発の成果を活かす機会がない状況が続いている。

（提供） 本州四国連絡高速道路（株）

⇩

下関北九州道路の橋梁建設において、
世界最高水準の技術を適用する実績を作ることが
インフラ先端技術輸出の促進に貢献

3. プロジェクトへの提言

【提言②. 世界最高水準の新技術への挑戦と実装】

■ 下関北九州道路への導入新技術とその効果（具体例イメージ）

材料

腐食進行抑制塗装材料、塗装周期延長鋼　等

【効果】補修頻度・維持管理費の低減、新技術実証による海外競争力の増加

百年防食（アルミニウム・マグネシウム合金溶射 技術）を施した 沖縄県宮古島 伊良部大橋　（提供）JAPIC

塗装周期延長鋼を適用した 沖縄県牧港高架橋
（提供）日本製鉄（株）

材料

環境配慮型最先端コンクリート技術の適用

【効果】
脱炭素への貢献

世界初のカーボンネガティブコンクリート「CO_2-SUICOM」
（提供）鹿島建設（株）

コンクリートの製造に関するCO_2を80～120%削減できるコンクリート　（提供）大成建設（株）

3. プロジェクトへの提言

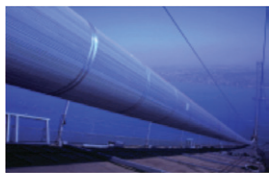
【提言②. 世界最高水準の新技術への挑戦と実装】

■ 下関北九州道路への導入新技術とその効果（具体例イメージ）

材料・設計

高強度ケーブル、SBHS*などの高性能鋼

【効果】主塔高さ・鋼重量の低減、環境負荷の低減、建設費の低減、工期短縮（早期供用開始・航路船舶への影響低減）



世界最高レベル強度2.0GPa級の橋梁用ケーブル　（提供）日本製鉄HP

＊ SBHS（Steels for Bridge High-performance Structure）：高強度でありながら従来鋼よりも加工性・溶接性に優れた橋梁用鋼材

材料・設計

超高強度繊維補強コンクリート等

【効果】部材の薄肉化、耐久性向上、建設費の低減、維持管理費の低減

洋上に設置された高耐久で高耐荷な薄肉床版の事例　（提供）大成建設（株）

桁橋（床板および桁）への適用事例
（提供）鹿島建設（株）

3. プロジェクトへの提言

【提言②. 世界最高水準の新技術への挑戦と実装】

■ 下関北九州道路への導入新技術とその効果（具体例イメージ）

工法

基礎構築時鋼管井筒工法における支保工一括架設
主塔ブロック架設工法
【効果】施工の効率化、建設費の低減、
工期短縮（早期供用開始・航路船舶への影響低減）

主塔をブロック部材として
急速施工する様子

主塔外周をパネル部材として
急速施工する様子

（提供）（一社)日本橋梁建設協会

⇩

PPP、DB、ECI等により、計画・設計段階から
工期短縮・コスト縮減に資する新技術を積極導入

3. プロジェクトへの提言

【提言②. 世界最高水準の新技術への挑戦と実装】

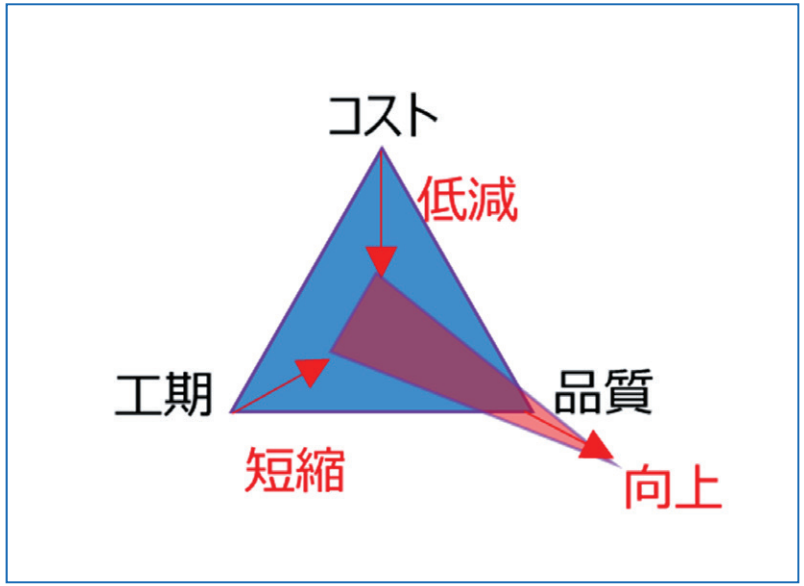
■新技術適用により得られる効果

○ コスト低減・工期短縮・品質向上

- ■ コスト低減（建設費,ライフサイクルコスト）
- ■ 工期短縮（工事日数,省人・省力化）
- ■ 品質向上（耐久性,長寿命化）

○ 海外市場への進出

- ■ 革新技術の開発→実装技術獲得
- ■ 新技術適用の実績獲得→海外競争力の強化



JAPIC作成

3. プロジェクトへの提言

【提言③. 官民連携による新たな枠組みの導入による事業推進】

○ 事業推進にあたっては、官民連携による新たな枠組みの導入を進めるべき

Ⅰ	官民連携による資金確保
Ⅱ	維持管理へのPPP／PFIの導入
Ⅲ	橋梁インフラの観光資源化
Ⅳ	地域価値向上

3. プロジェクトへの提言

【提言③. 官民連携による新たな枠組みの導入による事業推進】

Ⅰ 官民連携による資金確保

総事業費約3,000億円(海峡部約2,000億円)

に対し、通行料収支は年間約18億円程度

プロジェクト収支の改善に向け、いわゆる

合併施行方式も含めた官民連携の推進による資金確保方策も検討すべきではないか

[事業費・通行料収支の予測]

概算事業費：約3,000億円（うち海峡部：約2,000億円）

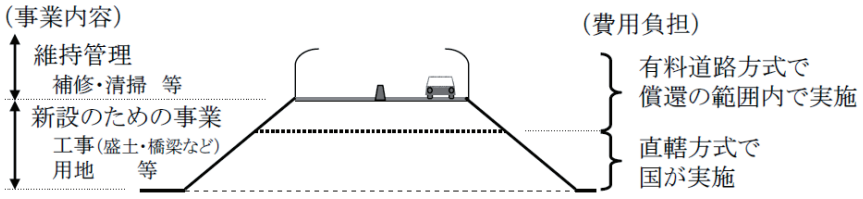
通行料収支：約18億円/年
- ・料金収入　約23億円/年
- ・維持管理費等　約5億円/年

（JAPIC試算）

[合併施行方式]

一般道路事業と有料道路事業を組み合わせて施行することにより、適正な料金水準の下で採算を確保しつつ、必要な道路を効率的かつ早期に整備する方式

（合併施行のイメージ図）



（提供）第４回国土開発幹線自動車道建設会議資料(国土交通省)

3. プロジェクトへの提言

【提言③. 官民連携による新たな枠組みの導入による事業推進】

Ⅱ　インフラ維持管理へのPPP/PFIの導入

国は、インフラ老朽化に伴う維持管理費用の増加へ対応すべく、道路等の分野にてインフラの管理状況に応じて委託費を変動させる仕組み等を活用したPPP/PFIの導入を検討

本件を、インフラ管理を含めた官民連携の先進事例として活用することも検討すべきではないか

[PPP/PFI推進アクションプラン（令和２年改定版）]

キャッシュフローを生み出しにくいインフラ（道路や学校等の公共建築物等）についても積極的にPPP/PFIを推進するため、モデル事業実施やガイドライン事例集等の策定などの導入支援を行う

[国土交通省 予算決定概要（令和3年度）]

キャッシュフローを生み出しにくいインフラの維持管理におけるアベイラビリティペイメント等を活用した官民連携事業の導入について支援を行う

[海外の事例（米:フロリダ州）]

595号線の交通量拡大に伴って、無料の「一般レーン」に加え、「有料・管理レーン」をPPP手法で整備
(設計/建設/資金調達/運営/保守を民間が実施)

[総事業費]約1,900億円

[事業期間] 35年（建設5年＋運営30年）

- 通行料金は公共が設定・徴収（＝民間は需要リスク等を負わない）
- 公共は民間事業者の**業務履行状況**（通行止めの範囲や道路修復に要する期間等）に応じて報酬を支払う

3. プロジェクトへの提言

【提言③. 官民連携による新たな枠組みの導入による事業推進】

Ⅲ 橋梁インフラの観光資源化

○ 計画段階から「民」の発想を取り入れ見学施設を作りこむなど、橋梁を観光資源化し、収益を建設・維持管理コストに還元する仕組み等を検討すべき

（写真はしまなみ海道）

関門海峡を渡るサイクリングロードの新設

（提供）尾道観光協会　HP

点検施設を活用した展望台の整備

（提供）公益財団法人 兵庫県園芸・公園協会 舞子公園管理事務所

（写真は明石海峡・舞子海上プロムナード）

橋梁を観光資源として
エンターテイメント機能を付与

(例)ブリッジクライム(シドニー)
- 20年間で400万人
- 年間収入約35億円(JAPIC試算)
- 運営権を入札で民間に

（提供）Bridgeclimb Sydney　HP

3. プロジェクトへの提言

【提言③. 官民連携による新たな枠組みの導入による事業推進】

Ⅲ 橋梁インフラの観光資源化

既存施設活用型の現状（明石海峡大橋・来島海峡大橋・白鳥大橋等）

①既設管理用施設を利用

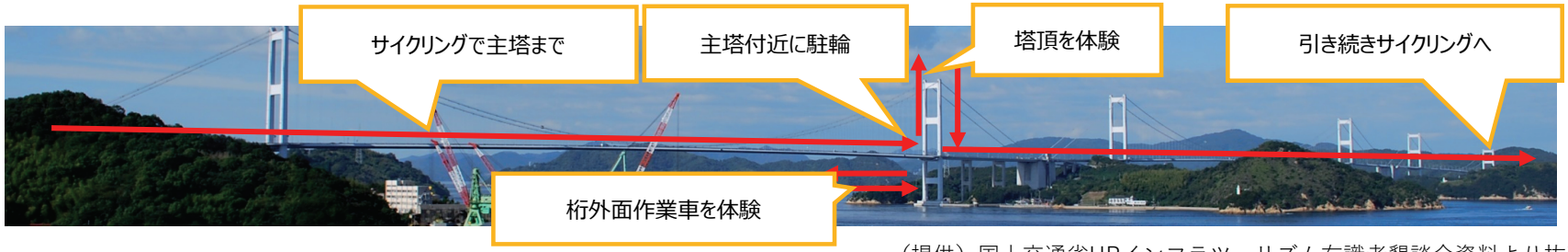
➡**対応可能客数に制限**（日本1万人/年 ⇔ 海外（シドニー）20万人/年）

②土木広報の色が強い。収益事業にはなっていない。

➡ **客単価が海外に比べ低い**（国内0～3,100円/人⇔海外0～30,000円/人）

③国土交通省が官民連携拡大策を現在検討中

➡**「インフラツーリズム魅力倍増ＰＪ」**



（提供）国土交通省HPインフラツーリズム有識者懇談会資料より抜粋
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/region/sogoseisaku_region_tk_000068.html

3. プロジェクトへの提言

【提言③. 官民連携による新たな枠組みの導入による事業推進】

Ⅲ 橋梁インフラの観光資源化

これからの「インフラの観光資源化」への提案

①建設時にインフラ見学施設作り込み（安全施設・通路・大型ＥＶ・トイレ・駐車場・説明棟・通信等）

➡障がい者や博多来訪のインバウンド観光客回遊を含めた**対応可能客数の大幅増**

②計画時から地域と連携したプランをＤMO*・民間事業者等と事前検討。建設時に同時整備

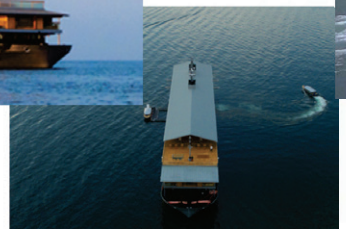
（両岸商業施設・サイクリング道路・クルーズ拠点・フォトスペース・スカイウォーク・バンジージャンプ等）

➡収益力増大。建設費に還元。リスク責任分担の明確化

③ 民間運営に**「インフラツーリズム魅力倍増ＰＪ」の成果活用**

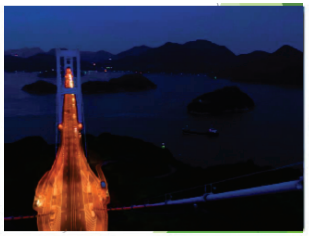
＊ＤＭＯ：Destination Marketing Organization（当該地域にある観光資源に精通し、地域と共同して観光地域づくりを行う法人。）

ラグジュアリー客船「guntû」



潮流体験

塔頂体験



日没後の来島海峡大橋

（提供）国土交通省HPインフラツーリズム資料

3. プロジェクトへの提言

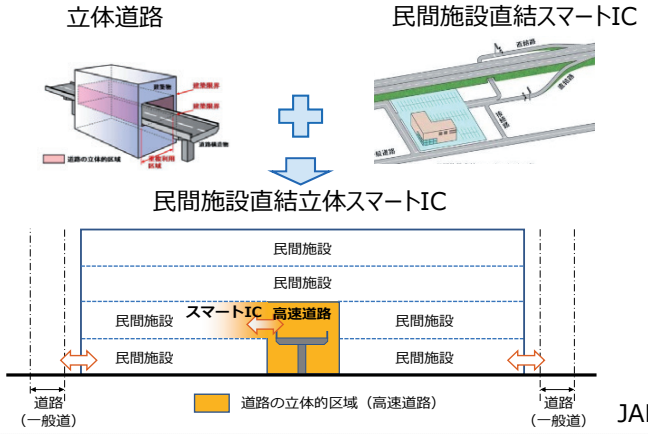
【提言③. 官民連携による新たな枠組みの導入による事業推進】

Ⅳ 地域価値向上

○ 多様な官民連携プロジェクトを両岸接続エリアで連鎖的に実施し、下関北九州道路による地域価値向上の最大化を図るべき

北九州エリア ～新たな物流・交流拠点～

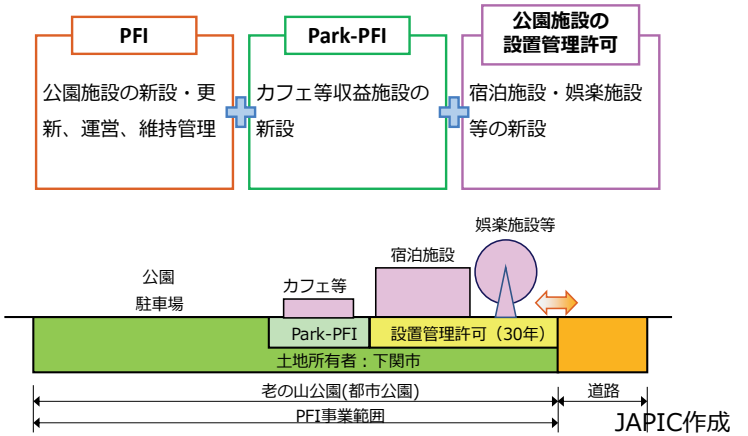
立体道路と直結スマートICによる 高速道路直結の新たな物流・交通拠点施設整備



JAPIC作成

下関エリア ～老の山公園Park-PFI～

Park-PFI等による老の山公園の活性化・観光資源化



JAPIC作成

3. プロジェクトへの提言

【提言④. 広域高規格道路とのネットワーク化】

下関北九州道路推進と同時に、

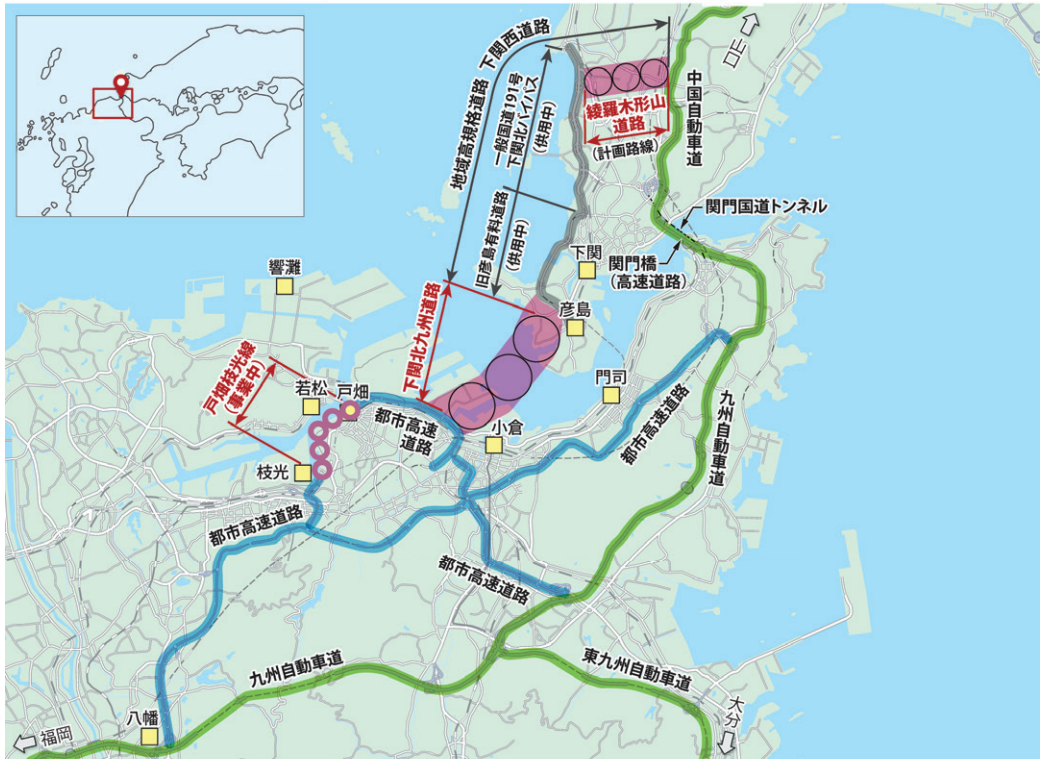
未だ「計画路線」に留まっている綾羅木形山道路（下関北バイパス～中国自動車道間）を早期整備
⇒中国自動車道とのネットワーク化

環状機能に係る戸畑～枝光間のミッシングリンクを自動車専用道路として早期整備
⇒ 都市高速道路・九州自動車道とのネットワーク化

中国自動車道、九州自動車道、東九州自動車道
都市高速道路との広域ネットワークが完成

事業波及効果のさらなる拡大

高速道路および高規格道路によるネットワーク

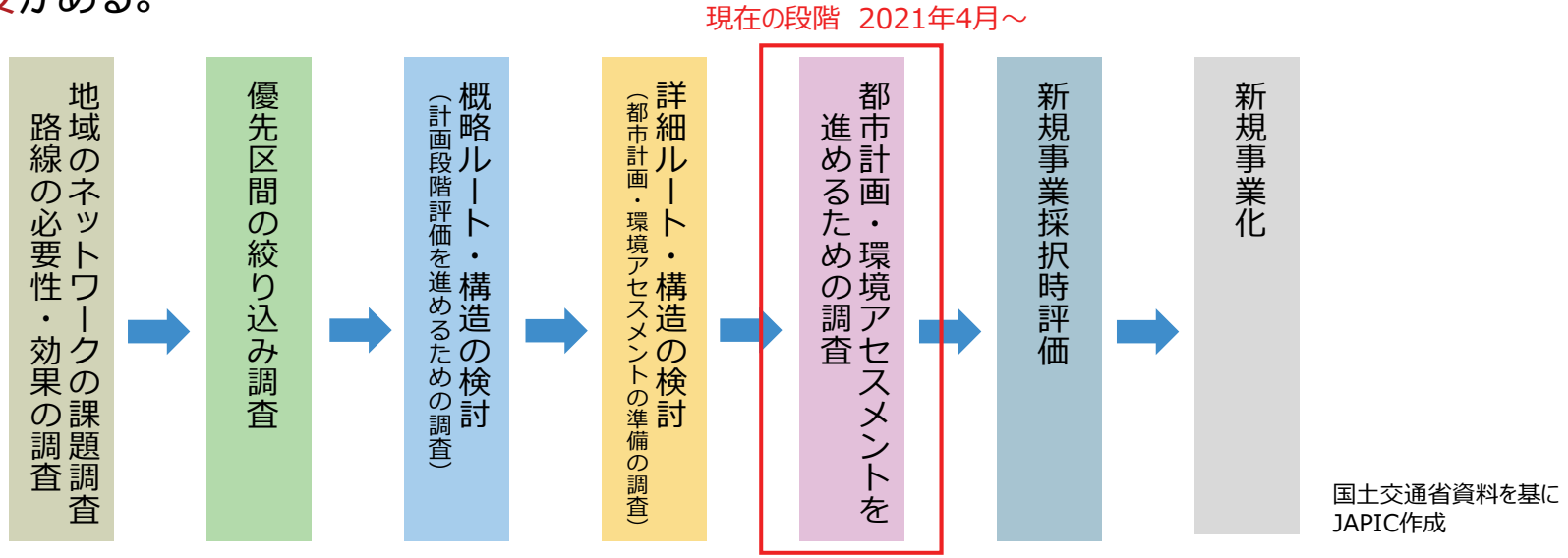


JAPIC作成

3. プロジェクトへの提言

【提言⑤. 早期事業着手】

- ○ 本事業の実施による効果で、両岸接続地域、さらには西日本広域圏の経済振興を実現するために、早期に事業着手すべきである。
- ○ 事業評価の流れにおいて、現在は「計画段階評価」の段階である。
- ○ 「新規事業化」決定に向けて、環境アセスメント、採択時評価等の早期着手・完了を図る必要がある。



国土交通省資料を基に
JAPIC作成

4. プロジェクトの効果

効果①　くらし　：　海峡を越えた生活圏の一体化

効果②　産業　：　効率的な物流の実現による産業の活性化

効果③　観光　：　多様な観光資源を活かした観光振興

効果④　リダンダンシー　：　常時・非常時における既存道路の代替機能強化

4. プロジェクトの効果

効果①　くらし　：　海峡を越えた生活圏の一体化

①両市中心部の時間距離を近づけることで、海峡を跨いだ両市の交流人口の増加
　短縮効果：下関市～北九州市が50分から25分へ

⇨ 都市拠点の賑わいの創出

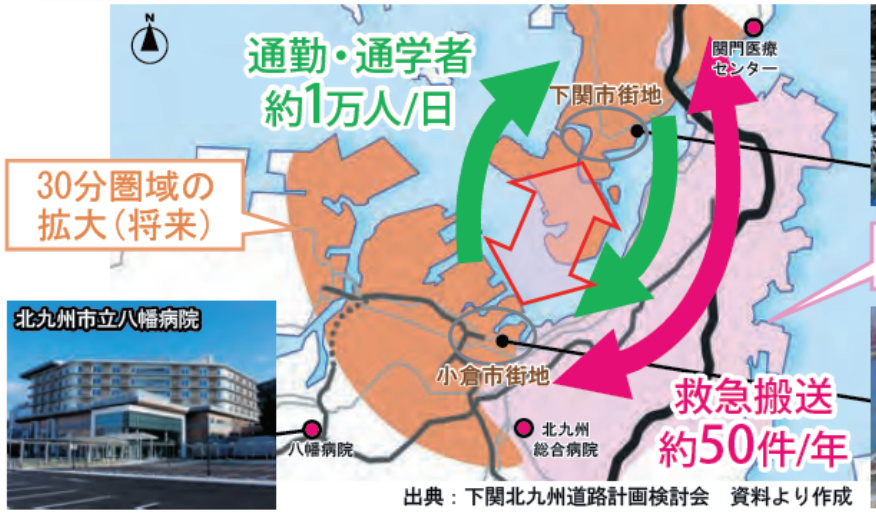
②生活圏が拡大し、通勤・買い物等の利便性が向上
　拡大の程度：両市の30分圏域人口が現状約２１万人から整備後約５９万人へ

⇨ 定住化の促進

4. プロジェクトの効果

効果①　くらし　：　海峡を越えた生活圏の一体化

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。



両市中心部からの
30分圏域（現状）

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、進路の幅がとても拡がることに繋がります。

出典：H29.8整備促進大会意見提言

凡例
- 第三次救急医療施設

（提供）令和2年8月　下関北九州道路パンフレット
下関北九州道路整備促進期成同盟会・下関北九州道路建設促進協議会

4. プロジェクトの効果

効果②　産業　：　効率的な物流の実現による産業の活性化

①本州～九州連絡の大動脈である関門海峡部の経路の多重性が確保され、
交通の信頼性が向上

⇨ 生産性の向上・新たな企業間の取引の創出

②関門地域の物流拠点間の連絡性が向上、アクセス時間が短縮

⇨ 広域物流拠点としての機能強化による
産業の活性化

③北九州港を拠点とする舟運による輸出入品の、国内における流通の迅速化

⇨ 韓国をはじめとした大陸との物流量の増大

4. プロジェクトの効果

効果②　産業　：　効率的な物流の実現による産業の活性化

従来からの産業

○北部九州の自動車産業

年間154万台の生産能力、生産台数国内シェア約17%、地元外調達率30～40%

部品の調達、完成車の移送

○九州の半導体産業

1000事業所以上（2017年）　集積回路全国シェア約26%

全国・海外へ出荷

これからの産業

○山口・福岡両地域における風力発電産業

山口：天井山風力発電事業、阿武風力発電事業、室津吉母風力発電事業、白滝山ウインドファーム更新事業

福岡：響灘洋上風力発電事業、グリーンエネルギーポートひびき事業、北九州港の重点整備

これからの再生可能エネルギーの普及に伴う、人的・物的移動の増大

○北九州の水素社会の実現に向けた水素関連産業

響灘地区を、水素の製造・供給・輸入の一大拠点化

国内他地域への供給

4. プロジェクトの効果

効果③　観光　：　多様な観光資源を活かした観光振興

①関門海峡まわりに点在する観光資源を有機的に接続

⇨ 海峡を跨いだ循環型周遊ルートの形成

②インバウンドによる経済効果の大きなポテンシャルを持つ福岡をはじめとする九州全域と瀬戸内エリアを含む中国・四国地方の両エリアをランドマーク的インフラで接続し、下関北九州道路自体を観光資源とする。

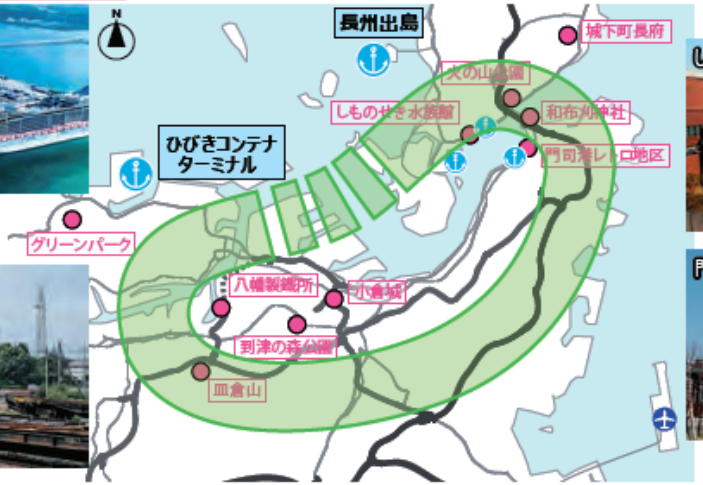
⇨ インバウンド観光客による経済効果の吸引

4. プロジェクトの効果

効果③　観光　：　多様な観光資源を活かした観光振興

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

凡例
- クルーズ船の着岸場所
- 主な主要観光地

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

（提供）令和2年8月　下関北九州道路パンフレット
下関北九州道路整備促進期成同盟会・下関北九州道路建設促進協議会

4. プロジェクトの効果

効果④　リダンダンシー　：　常時・非常時における既存道路の代替機能強化

①常時

３経路のうち、１経路を通行止めとし、計画的・抜本的な
補修工事を集中的に実施でき、効率的な管理が可能

⇨ 維持管理費用の低減

②非常時

海峡横断ルートを増強

⇨ 災害に強い幹線道路ネットワークを構築

4. プロジェクトの効果

効果④　リダンダンシー　：　常時・非常時における既存道路の代替機能強化

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）

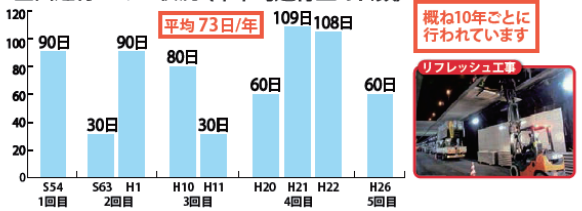
○関門橋の通行止め状況（H27～R1年度）

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）

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）



概ね10年ごとに行われています

○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

（提供）令和2年8月　下関北九州道路パンフレット
下関北九州道路整備促進期成同盟会・
下関北九州道路建設促進協議会

（参考）海峡横断道路の海外事例

（１）オーレスン・リンク（デンマーク～スウェーデン）

デンマークのシェラン島とスウェーデンをつなぎ、約8kmの橋梁とトンネルからなる全長15.8kmの海峡横断道路
総事業費3,500億円で2000年に開通
日本の瀬戸大橋とは姉妹橋

（２）フェーマルンベルト・リンク（デンマーク～ドイツ）

デンマークのロラン島とドイツを結ぶ17.6kmの
沈埋トンネル
4車線の高速道路と複線の鉄道からなる世界最長の
道路鉄道併用海底トンネル
2028年の完成に向け事業進行中

JAPIC作成

（参考）海峡横断道路の海外事例

（１）オーレスン・リンク（デンマーク～スウェーデン）

スカンディナヴィア半島とデンマークの島々とヨーロッパ大陸とをバルト海湾口で結ぶ

スカンディナヴィア連絡路 の一部を構成し、約3,500億円の事業費で2000年に供用開始

＜オーレスン・リンクの特徴＞

①両地域の付加価値向上

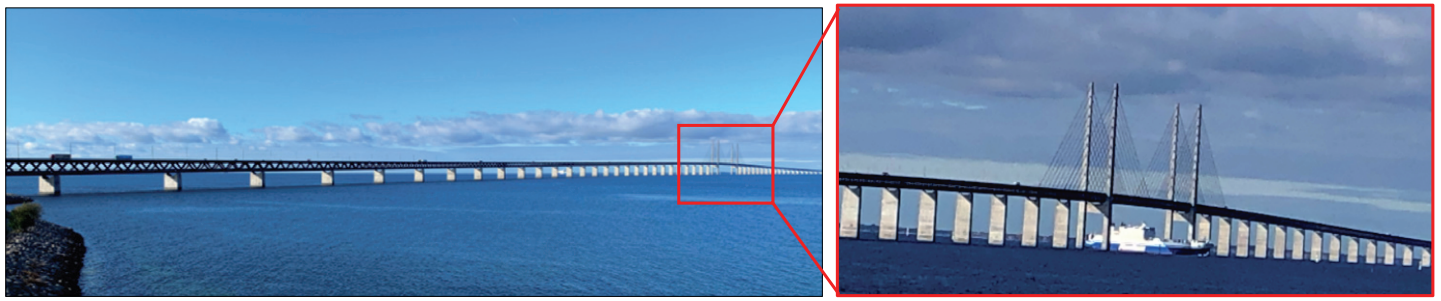
スウェーデン～デンマーク間の人流の創出（約2万台の車、約10万人の人の移動）

海峡を挟んだ人口約370万人のオーレスン地域の一体化および活性化

②設計施工一括方式での発注、官民協調のPPP方式を採用

民間資金の導入と、大型ロットでのDB方式による発注や、新技術の積極採用により

建設コストを縮減



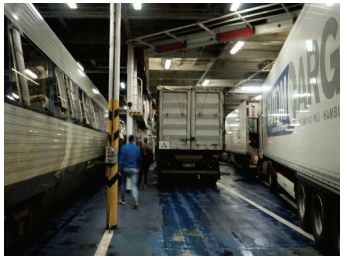
JAPIC撮影

（参考）海峡横断道路の海外事例

（２）フェーマルンベルト・リンク（デンマーク～ドイツ）

事業完成時には、コペンハーゲン～ハンブルク間は、在来のユトランド半島経由の
4時間30分から2時間30分に短縮

成熟したヨーロッパにおいて、総額約87億ユーロの予算で、
2028年の完成に向け事業進行中


海峡横断フェリーとフェリー内への列車・車両積載状況　JAPIC撮影

＜フェーマルンベルト・リンクの特徴＞

①両国のみならず、地域の一体化

スウェーデン～デンマーク～ドイツ間の物流・人流の活性化、
中央ヨーロッパとスカンディナヴィア一体化の一翼を担う

②新ルート創出による交通網の多重化

ユトランド半島経由に加え、陸路の新ルート創出により、リダンダンシーを確保

③最新の土木技術の導入によるコストダウン

世界最大規模の沈埋函をはじめ、グレートベルト・リンクやオーレスン・リンク等先行プロジェクトで
採用、実績を上げた最新の土木技術を導入によりコストダウンを図っている

【下関北九州道路の早期事業化を目指して】検討者名簿

※敬称略

チームリーダー

利穂　吉彦　（鹿島建設（株）　常務執行役員　技術研究所長）

メンバー　（50音順）

岩野　政浩　（大成建設（株）　理事　土木本部土木企画部長）

太田　昌彦　（日本製鉄（株）　プロジェクト開発部長）

岡本　俊彦　（大成建設（株）　土木本部土木企画部戦略計画室部長代理）

岡山　　誠　（鹿島建設（株）　土木管理本部土木工務部ダムグループ担当部長）

門脇　直哉　（日鉄物産（株）　プロジェクト開発部長）

菊地　史春　（日鉄興和不動産（株）　企業不動産開発本部九州支店長）

佐野　　忍　（鹿島建設（株）　土木管理本部プロジェクト推進部プロジェクト推進部長）

下長　右二　（パシフィックコンサルタンツ（株）　執行役員　社会イノベーション事業本部長）

龍田　昌毅　（日鉄物産（株）　プロジェクト開発部担当部長）

谷山　喜彦　（日鉄興和不動産（株）　開発企画本部担当部長）

土井　一生　（（株）みずほ銀行　社会・産業基盤インダストリーグループ長付参事役）

南光　　繁　（日本製鉄（株）　プロジェクト開発部プロジェクト開発室上席主幹）

林　　敦　（（株）みずほ銀行　執行理事　社会・産業基盤第二部長）

吉﨑　　収　（（株）大林組　執行役員　土木本部副本部長）

～ JAPIC 国土・未来プロジェクト研究会 委員名簿（敬称略）～

	氏　名	団体名	役　職
最高顧問	中村　英夫	(一社)日本プロジェクト産業協議会	副会長／東京都市大学　名誉総長
委員長	藤本　貴也	パシフィックコンサルタンツ(株)	特別顧問
委員	阿部　義典	国際航業(株)	インフラマネジメント事業部　道路計画担当部長
	雨宮　克也	三井不動産(株)	開発企画部　環境創造グループグループ長
	荒井　　清	東亜建設工業(株)	土木事業本部　プロジェクト部長
	荒木　千博	(株)建設技術研究所	東京本社　河川部長
	有田　　淳	前田建設工業(株)	土木事業本部　営業第1部副部長
	安斉　孝仁	(一社)日本プロジェクト産業協議会	顧問
	安藤　聡穂	(株)IHI	社会基盤・海洋事業領域グローバルビジネス推進部　部長
	飯尾　昌和	(株)日本港湾コンサルタント	計画本部　専任部長
	石坂　久志	(株)復建エンジニヤリング	事業本部　副本部長
	石﨑　晶子	パシフィックコンサルタンツ(株)	経営戦略室　チーフプロジェクトマネージャー
	石田　有三	大成建設(株)	土木営業本部　開発営業部　営業担当部長
	石村　佳之	(株)オリエンタルコンサルタンツ	関東支社　道路部長
	一色　眞人	西松建設(株)	代表取締役　執行役員　副社長
	乾　　靖	(株)竹中工務店	まちづくり戦略室　専門役
	今井　敬一	(株)建設技術研究所	国土文化研究所　次長
	今井　　稔	(一社)建設コンサルタンツ協会	インフラストラクチャー研究所　研究部長
	岩野　政浩	大成建設(株)	理事　土木本部　土木企画部長
	上西　泰輔	(株)大林組	東京本店　土木事業部　営業部長
	太田　昌彦	日本製鉄(株)	プロジェクト開発部長
	大野　昌幸	清水建設(株)	営業総本部　土木営業本部　営業部　部長
	大村　哲夫	(株)日本港湾コンサルタント	取締役会長
	岡本　俊彦	大成建設(株)	土木本部　土木企画部　戦略計画室　部長代理
	岡山　　誠	鹿島建設(株)	土木管理本部　土木工務部　ダムグループ担当部長
	越智　　修	五洋建設(株)	専務執行役員　土木部門担当
	越智　繁雄	大成建設(株)	執行役員
	小野　哲男	(株)熊谷組	執行役員　土木事業本部　副本部長
	加藤　孝明	東京大学	生産研究所　教授／社会科学研究所　特任教授
	門脇　直哉	日鉄物産(株)	プロジェクト開発部長
	神尾　哲也	戸田建設(株)	常務執行役員　土木営業統轄部長
	河合　康之	(株)三菱地所設計	エグゼクティブアドバイザー
	川口　英俊	東京都市大学	都市生活学部　教授
	川嶋　　憲	(株)日本港湾コンサルタント	執行役員
	菅藤　　学	(株)ドーコン	東日本事業本部　東京支店　事業部長
	菊地　史春	日鉄興和不動産(株)	企業不動産開発本部　九州支店長
	清原　　亮	(株)安藤・間	営業本部　営業第一部　営業グループ課長
	栗栖　　寛	(株)淺沼組	土木事業本部　技術設計第２グループ　グループリーダー
	黒川 純一良	(公社)日本河川協会	専務理事
	桑原　茂雄	(株)淺沼組	執行役員　戦略事業推進部　部長
	小坂　彰洋	東京地下鉄(株)	常務取締役
	五味　宗雄	(株)安藤・間	取締役副社長
	今野　水己	(株)三菱総合研究所	西日本営業本部　特命リーダー
	斉藤　　親	(一社)日本プロジェクト産業協議会	顧問
	酒井　哲夫	(株)ドーコン	東日本事業本部　次長
	佐々木 雅幸	東急建設(株)	常務執行役員　土木事業本部　副本部長
	佐野　　忍	鹿島建設(株)	土木管理本部　プロジェクト推進部　プロジェクト推進部長
	塩﨑　正孝	(株)IHI	顧問
	清水　英範	(公社)日本測量協会	会長
	清水　　雄	(株)オオバ	常務取締役　執行役員　営業本部長
	下長　右二	パシフィックコンサルタンツ(株)	執行役員　社会イノベーション事業本部長
	白木原 隆雄	(一社)計画・交通研究会	理事・事務局長

	氏　名	団体名	役　職
	白水　靖郎	中央復建コンサルタンツ(株)	常務取締役　経営企画本部長
	杉原　克郎	(株)エスシー・マシーナリ	代表取締役社長
	関　　克己	(公財)河川財団	理事長
	髙木　博康	(株)オリエンタルコンサルタンツ	関東支社　道路部　副部長
	高橋　　明	(株)日本政策投資銀行	地域調査部長
	髙橋 健太郎	(株)熊谷組	土木事業本部　営業部　部長
	竹澤 正太郎	前田建設工業(株)	土木事業本部　副部長
	田代　裕一	パシフィックコンサルタンツ(株)	社会イノベーション事業本部　交通政策部　都市マネジメント室
	龍田　昌毅	日鉄物産(株)	プロジェクト開発部　担当部長
	谷山　喜彦	日鉄興和不動産(株)	開発企画本部　担当部長
	角田　光男	(一社)共同通信社	社友
	土井　一生	(株)みずほ銀行	社会・産業基盤インダストリーグループ長付参事役
	飛田　茂美	(一社)不動産協会	前 事務局長代理
	長澤 光太郎	(株)三菱総合研究所	専務執行役員　シンクタンク部門長
	永重　雅守	前田建設工業(株)	常務執行役員　土木事業本部　副本部長
	中嶋 さやか	五洋建設(株)	ICT 推進室　BIM/CIM グループ　担当課長
	中矢　昌希	中央復建コンサルタンツ(株)	総合技術本部　社会インフラマネジメントセンター　都市開発プロジェクト　チーフマネージャー
	奈良　照一	(株)ドーコン	交通事業本部　交通部長
	楯館　　学	日本シビックコンサルタント(株)	地下施設技術部　部長代理
	楯原　圭紘	パシフィックコンサルタンツ(株)	プロジェクト統括部　ビジネスインキュベーション室
	南光　　繁	日本製鉄(株)	プロジェクト開発部　プロジェクト開発室　上席主幹
	仁賀木 康之	復建エンジニアリング(株)	事業推進部　部長
	服部　唯之	(株)ドーコン	東京支店　支店長
	林　　敦	(株)みずほ銀行	執行理事　社会・産業基盤第二部長
	林　　良嗣	中部大学	卓越教授
委　員	深澤　淳志	(一財)日本建設情報総合センター	理事長
	藤井　　健	首都高速道路(株)	代表取締役　専務執行役員
	堀江　弘和	(公財)名古屋まちづくり公社	名古屋都市センター事業部長
	正岡　和繁	日本シビックコンサルタント(株)	地下施設技術部　グループ長
	町村　俊彰	前田建設工業(株)	土木事業本部　営業第1部長
	松尾　直規	中部大学	名誉教授
	松崎　成伸	戸田建設(株)	本社土木営業第一部　課長
	松田　寛志	日本工営(株)	常務執行役員
	松谷　春敏	(株)IHI	顧問
	松友　　登	西松建設(株)	執行役員　土木事業本部　副本部長
	松本　　伸	(株)大林組	常務執行役員　土木本部　生産技術本部長
	丸岡　裕人	日鉄防食(株)	取締役企画管理部長　安全環境・品質統括部長
	丸山　隆英	東亜建設工業(株)	執行役員　常務
	水口 倫太郎	あおみ建設(株)	経営企画室長
	水谷　　誠	(一社)日本建設業連合会	常務執行役
	見附　敬三	(株)建設技術研究所	管理本部　副本部長
	三輪　恭之	森ビル都市企画(株)	事業企画部　部長補佐
	村尾　公一	東京都市大学	特任教授
	村田　浩隆	五洋建設(株)	横浜営業支店　支店長
	森山　真稔	(一社)建設コンサルタンツ協会	インフラストラクチャー研究所　研究員
	山﨑　隆司	(株)JR東日本クロスステーション	常勤監査役
	山﨑　智之	(株)日本政策投資銀行	都市開発部　次長
	吉川　正嗣	(株)建設技術研究所	顧問
	吉﨑　　収	(株)大林組	執行役員　土木本部　副本部長
	利穂　吉彦	鹿島建設(株)	常務執行役員　技術研究所長
	渡邊　恵一	東亜建設工業(株)	土木事業本部　プロジェクト部　担当部長

	氏　名	団体名	役　職
アドバイザー	浦田　秀樹	日本製鉄(株)	プロジェクト開発部　プロジェクト開発室長
	江守　昌弘	(株)建設技術研究所	常務執行役員　東京本社　副本社長
	金山　洋一	富山大学	都市デザイン学部都市・交通デザイン学科　教授
	木村　敬一	日鉄物産(株)	プロジェクト開発部　担当部長
	栗田　　悟	(一社)北海道建設業協会	副会長
	酒井　芳一	(一社)建設コンサルタンツ協会	インフラストラクチャー研究会　事務局長
	長南　政宏	(株)建設技術研究所	東京本社都市部　PFI・PPP室　室長
	長谷川　専	(株)三菱総合研究所	営業本部　インダストリーマネージャー（スマートシティ担当）
	林　　栄明	国際航業(株)	公共コンサルタント事業部　事業管理部　部長
	吉川　大三	(株)安藤・間	営業本部　顧問
事務局	丸川　裕之	(一社)日本プロジェクト産業協議会	専務理事・事務局長
	三浦　潔司	(一社)日本プロジェクト産業協議会	常務理事・事業企画部長
	箱田　泰史	(一社)日本プロジェクト産業協議会	元 事業企画部　部長(現 鹿島建設(株))
	齋藤　　彰	(一社)日本プロジェクト産業協議会	事業企画部　部長
	久保田 勝朗	(一社)日本プロジェクト産業協議会	事業企画部　部長
	中川　雄一	(一社)日本プロジェクト産業協議会	事業企画部　部長

国土造りプロジェクト構想 10
～安全・快適で豊かな国土造りのために～

【 下関北九州道路の早期事業化を目指して 】
～循環型ネットワーク整備による新たな広域経済圏の形成～

一般社団法人 日本プロジェクト産業協議会（JAPIC）

発　　行　　2022 年 3 月 9 日
発 行 所　　一般社団法人 日本プロジェクト産業協議会
〒 103-0025
東京都中央区日本橋茅場町 3-2-10 鉄鋼会館 6F
編集・印刷　　株式会社 大應
©Japan Project-Industry Council 2022, Printed in Japan

JAPIC
Japan Project-Industry Council