

しものせききたきゅうしゅう

下関北九州道路

第2回 説明資料

令和2年12月17日

国土交通省 中国地方整備局
国土交通省 九州地方整備局
山口県 福岡県 北九州市 下関市

本日、ご審議いただく内容

1.前回までの審議内容	・・・	2
2.第1回意見聴取の概要	・・・	11
3.第1回意見聴取の結果	・・・	18
4.対応方針(案)の検討	・・・	43
5.自治体への意見照会	・・・	47
6.対応方針(案)まとめ	・・・	52

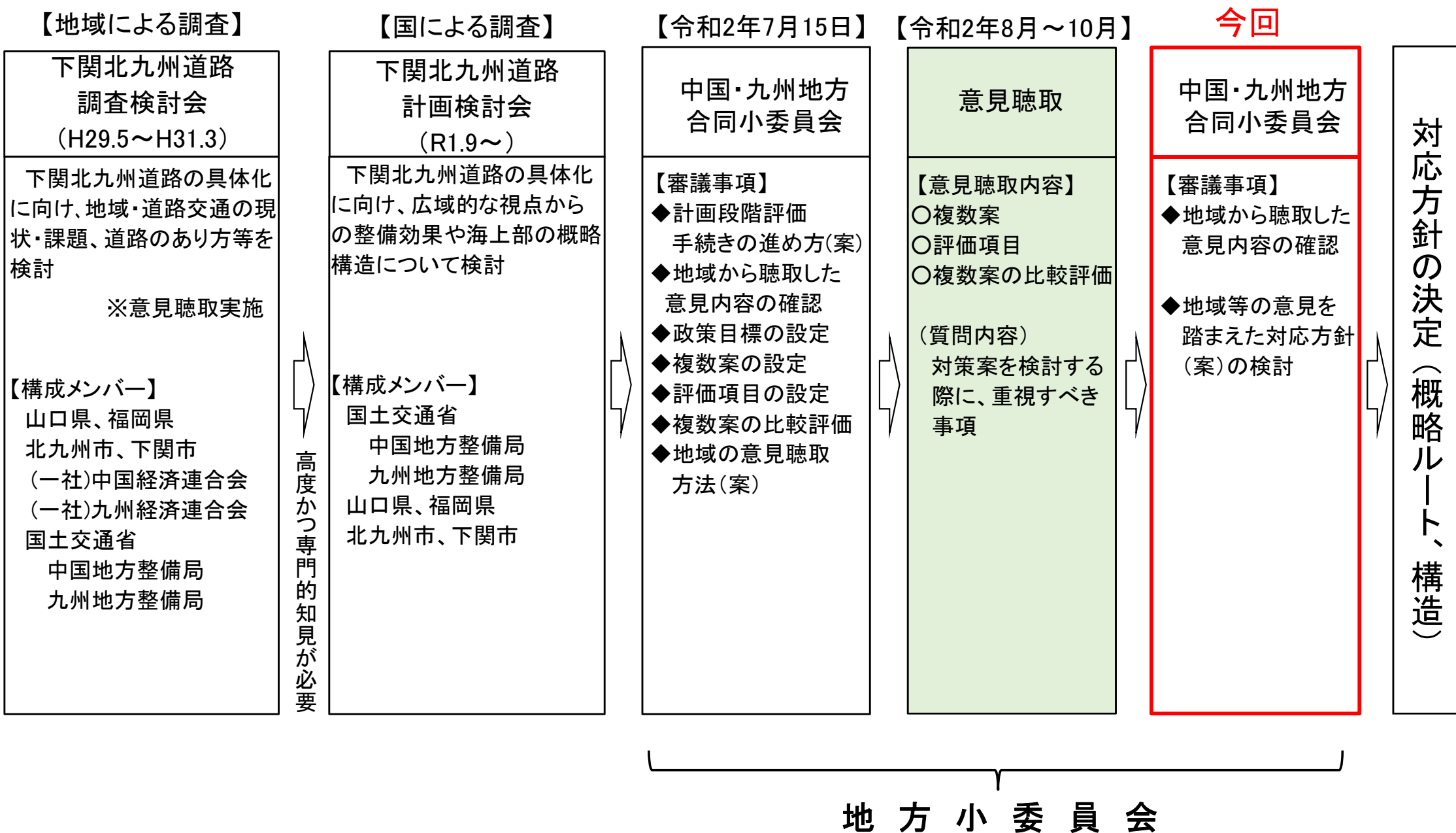
1. 前回までの審議内容

○下関北九州道路は、下関市、北九州市の都心部を結び、循環型ネットワークの形成により、くらし、産業・物流、観光、渋滞緩和など地域の一体的発展に寄与するとともに、本州と九州の広域的な人流・物流及び経済活動の活性化を支える大動脈、災害時の代替路としての機能・役割を担う道路。

【対象区間位置図】



1-2. 計画段階評価手続きの進め方(案)



●中国・九州地方合同小委員会（1回目）の概要

■実施日：令和2年7月15日（水）

■主な議題

- (1)評価対象区間
- (2)計画段階評価手続きの進め方（案）
- (3)政策目標の設定
- (4)複数案の設定
- (5)意見聴取方法（案）

●中国・九州地方合同小委員会（1回目）での主な指摘事項と対応方針

指摘事項	対応方針
・今後の意見聴取にあたっては、道路の広域的な役割や対応、橋梁構造を前提として対応方針（複数案）の検討をしていること等が、<u>より分かりやすい表現となるよう工夫して頂きたい。</u>	①より広域的な道路利用者などからの意見を伺うため、意見聴取する範囲の拡大などを図った。 ・広域的な移動が見込まれる企業等へのヒアリング範囲の拡大を図った。 ・多様な方からの意見を把握できるようWebアンケートを追加した。 ②道路の広域的な役割や、橋梁構造を前提として対応方針（複数案）の検討をしていること等がわかるようにリーフレットなどに明記した。

1-3. 前回審議内容<中国・九州地方合同小委員会(1回目)>

6

指摘事項: 今後の意見聴取にあたっては、道路の広域的な役割や、橋梁構造を前提として対応方針(複数案)の検討をしていること等が、より分かりやすい表現となるよう工夫して頂きたい。

対応①: より広域的な道路利用者などからの意見を伺うため、意見聴取する範囲を拡大

対象	意見聴取方法	実施期間	対象の詳細
自治体	ヒアリング	令和2年8月6日(木) ～9月7日(月)	山口県、下関市、福岡県、北九州市
団体等	ヒアリング	【ヒアリング】 令和2年8月6日(木) ～10月12日(月)	トラック協会、タクシー協会、バス協会、消防本部、農業協同組合、漁業協同組合、警察署、観光協会、商工会議所、医療機関、医師会 等
企業	アンケート	【アンケート】 令和2年8月6日(木) ～9月7日(月)	製造業、運輸・郵便業、卸売・小売業、宿泊・飲食サービス業、医療・福祉 等
地域住民	アンケート	令和2年8月6日(木) ～9月7日(月)	下関市 約1,600人、北九州市 約5,600人 (合計7,200人) 広域的な移動が見込まれる企業等へのヒアリング範囲の拡大
	オープンハウス	【平日】:4日間 令和2年9月 9日(水) 令和2年9月10日(木) 令和2年9月11日(金) 令和2年9月25日(金) 【土曜日】:1日間 令和2年9月12日(土)	7箇所 ・下関市役所 : 令和2年9月 9日(水) ・門司区役所 : 令和2年9月 9日(水) ・戸畑区役所 : 令和2年9月10日(木) ・小倉北区役所 : 令和2年9月11日(金) ・若松区役所 : 令和2年9月25日(金) ・しものせき水族館横 : 令和2年9月12日(土) ・小倉駅 : 令和2年9月12日(土)
広域的な道路利用者	留置き	令和2年8月6日(木) ～9月30日(水)	28箇所 ・道の駅(きくがわ、西の市、豊北、むなかた、豊前おこしかけ) ・中国自動車道、山陰自動車道、関門自動車道、九州縦貫自動車道、東九州自動車道SA・PA (宮島SA(上り・下り)、美東SA(上り・下り)、周防灘PA(上り・下り)、壇ノ浦PA(下り)、めかりPA(上り)、古賀SA(上り・下り)、今川PA(上り・下り)、基山PA(上り・下り)) ・役場 (山口県、下関市役所、福岡県、若松区役所、門司区役所、戸畑区役所、小倉北区役所) ・その他(唐戸市場、小倉駅)

アンケート、オープンハウス、留置き、記者発表資料においてQRコードからのWebアンケートでの回答も可能にし、より広域的な道路利用者などの意見を伺えるように工夫

対応①: 広域的な移動が見込まれる企業等へのヒアリング範囲の拡大

関門橋・関門トンネルを利用する大型車の利用頻度が高い企業や全国シェアが1位の品目を輸送する企業などをヒアリング先に追加

＜追加したヒアリング先＞

ヒアリング先			備考		
A社	東京都江東区	物流全般	G社	佐賀県佐賀市	ハウスみかん (出荷量全国1位_佐賀県)
B社	広島県広島市	物流全般	H社	熊本県八代市	トマト (出荷量全国1位_熊本県)
C社	福岡県福岡市	物流全般	I社	長崎県佐世保市	鮮魚 (ぶり類)(漁獲量全国1位_長崎県)
D社	愛知県豊田市	自動車部品	J社	鹿児島県阿久根市	肉用牛 (産出額全国1位_鹿児島県)
E社	福岡県北九州市	鉄鋼製品	K社	東京都港区	ブロイラー (産出額全国1位_宮崎県)
F社	山口県下関市	港湾貨物			

対応①: 多様な方からの意見を把握できるようWebアンケートを追加

記者発表や地域住民アンケート、団体・企業アンケート、留置き、オープンハウスのチラシのQRコードからもアンケートに回答できるWebアンケートを設置し、多様な方からの意見が把握できるように工夫

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

令和2年8月3日
中国地方整備局
九州地方整備局

下関北九州道路の道路計画を進めるにあたり
地域の皆様のご意見をお聞かせください

国土交通省(中国地方整備局・九州地方整備局)、山口県、福岡県、北九州市、下関市では、下関北九州道路について計画段階評価の手続きを進めております。「下関北九州道路」に関し、最適なルート帯案の検討に必要な重視すべき事項について皆様のご意見を聞かせください。
※計画段階評価とは、新規事業採択の前段階において、政策目標を明確化した上で、複数の対案案の比較評価を行うものです。

アンケート調査について(詳細は別添①を参照)

○実施期間: 令和2年8月6日(木)から令和2年9月30日(水)

アンケート調査対象者	実施・配布方法
①沿線住民の方 (令和2年8月6日(木)から2年9月7日(月))	・郵送により配布 下関市、北九州市 ※無作為抽出
②団体・企業の方 (令和2年8月6日(木)から2年9月7日(月))	・郵送により配布 中国・九州地方の各団体・関係企業
③その他の地域にお住まいの道路利用者(留置き) (令和2年8月6日(木)から2年9月30日(水))	・中国自動車道 美奈SA(上り・下り) 山陽自動車道 周防灘PA(上り・下り)、宮島SA(上り・下り) 関門自動車道 関門PA(下り)、めりPA(上り・下り) 九州自動車道 吉賀SA(上り・下り)、基山PA(上り・下り) 東九州自動車道 今川PA(上り・下り) 道の駅「北浦街道 豊北」、道の駅「豊前 西ノ市」、道の駅「きくがわ」 道の駅「むなかた」、道の駅「豊前おこしけ」、 唐戸市場、小倉駅 山口県庁、福岡県庁、下関市役所 北九州市 門司区役所、小倉北区役所、戸畑区役所、若松区役所

ヒアリング調査について

○実施期間: 令和2年8月6日(木)から令和2年9月7日(月)

○調査対象等: 沿線自治体(山口県、福岡県、北九州市、下関市)

オープンハウスについて(詳細は別添②を参照)

○実施期間: 令和2年9月8日(火)から令和2年9月12日(土)
(平日)9時から16時、(土曜日)10時から16時

○実施箇所: 沿線地域7箇所

○備 考: 荒天が予想される場合は延期とし、前日の17時までに中国地方整備局および九州地方整備局ホームページでお知らせします。

【新型コロナウイルス感染症予防に関する取組】
・会場では、感染拡大防止のため、調査員のマスク着用、十分な消毒、3密の回避に取り組みます。

上記のほか、WEBアンケートも実施しております。(8/6～9/30まで)
右記のURLやQRコードからアンケートサイトにアクセスして回答することができます。
URL: <https://www.simokita-web.com/webform/qr>

お問い合わせ先
国土交通省 中国地方整備局 道路部 道路計画課 課長 兼松 幸一郎
電話: 082-511-6301(直通) URL: <http://www.agr.mlit.go.jp/>
国土交通省 九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 課長 駒井 正樹
電話: 092-476-3529(直通) URL: <http://www.qsr.mlit.go.jp/>

▲記者発表

QRコードからでも回答
ができるように工夫

▲地域住民アンケート

下関北九州道路の道路計画に関する
アンケートにご協力をお願いいたします

下関北九州道路は、下関市、北九州市の都心部を結び、循環型ネットワークの形成により、くらし、産業・物流、観光、渋滞緩和など地域の一体的発展に寄与するとともに、本州と九州の広域的な人流・物流及び経済活動の活性化を支える大動脈、災害時の代替路としての機能・役割を担う道路です。

本調査は、下関北九州道路に関する道路整備の計画検討を進めるにあたり、最適なルート帯案の検討に必要な重視すべき事項についてご意見を頂くことを目的としています。

皆様のご協力をお願いいたします。

※本事業は、環境影響評価法(平成9年法律第81号)に基づく計画段階環境配慮書(配慮書)の対象事業となることがあり、この意見聴取は環境影響評価法に基づく配慮書の案についての意見聴取の手続きを兼ねています。

■アンケート対象者

本アンケートは、下関市、北九州市にお住まいの方から無作為に抽出し配布しています。

○本アンケートは、配布させて頂いた方のご家族を対象と考えております。
お手数とは思いますが、アンケート回答へのご協力をお願いいたします。

○幅広い年齢層の方からのご意見をお伺いしたい為、ご家族皆様へのご協力をお願いしたく、「**アンケート回答用 返信はがき**」を4枚同封させて頂いております。
(対象は18歳以上としております。ご家族構成にあわせて必要枚数をご利用下さい。)

■回答の提出方法及び締切

○回答は次のいずれかの方法のうち1つをお選びください。

【方法1】 同封しています「返信はがき」にご記入頂き、
令和2年9月7日(月)までに、
切手を貼らず郵便ポストへご投函をお願いいたします。

【方法2】 インターネット接続環境のあるスマートフォンまたはパソコンより、
下記A、Bいずれかの方法でアンケートサイトにアクセスし、
令和2年9月7日(月)までに、回答をお願いいたします。

A 右記URLをアドレスバーに入力 <https://www.simokita-web.com/webform/gb>

B QRコードからアクセス QRコードはこちら

下関北九州道路
道路計画に関する意見を
お聞かせください

2020年
9月30日(水)
まで実施中!

アンケート
実施中!

【方法1】 アンケート回答用紙にご記入後、回収BOXへ投函をお願いします。
【方法2】 アンケートサイトにアクセスし、回答をお願いします。
QRコードはこちら

下関北九州道路における以下の最適なルート帯案の検討に必要な「重視すべき事項」について、回答をお願いします。
回答は右記のいずれかの方法のうち1つをお選びください。

下関北九州道路のルート帯案を検討するうえで重視すべき事項

＜位置図＞
下関市～北九州市間が早く移動できること
下関市と北九州市においてより多くの人が交通できること
下関市と北九州市間の交通の便がよくなること

＜対象区域＞
計画段階評価対象区域

＜その他の地域にお住まいの方からの意見＞
生活環境(大気質、騒音)への影響が小さいこと
自然環境(景観、生物多様性)への影響が小さいこと
防災・減災への影響が小さいこと

＜お問い合わせ先＞
中国地方整備局 道路部 道路計画課
TEL 082-511-6301
(本局直通) 平日9:15～18:00
URL <http://www.qsr.mlit.go.jp/>
九州地方整備局 道路部 道路計画第一課
TEL 092-476-3529
(本局直通) 平日9:15～18:00
URL <http://www.qsr.mlit.go.jp/>

計画段階評価の流れ
調査対象者へアンケート用紙の配布
調査対象者による回答
調査結果の集計・分析
計画段階評価の完了

国土交通省 中国地方整備局 山口県 福岡県 中国地方整備局 北九州市 下関市

▲留置き

対応②: 道路の広域的な役割や、橋梁構造を前提として対応方針(複数案)の検討をしていること等がわかるようにリーフレットなどに明記

目的に広域的な役割を担うことを追記

橋梁構造を前提としていることを明示した情報提供

下関北九州道路の道路計画に関するアンケートにご協力をお願いいたします

下関北九州道路は、下関市、北九州市の都心部を結び、循環型ネットワークの形成により、くらし、産業・物流、観光、渋滞緩和など地域の一体的発展に寄与するとともに、本州と九州の広域的な人流・物流及び経済活動の活性化を支える大動脈、災害時の代替路としての機能・役割を担う道路です。

本調査は、下関北九州道路に関する道路整備の計画検討を進めるにあたり、最適なルート帯案の検討に必要な重視すべき事項についてご意見を頂くことを目的としています。

皆様のご協力をお願いいたします。

※本事業は、環境影響評価法(平成9年法律第81号)に基づく計画段階環境配慮書(配慮書)の対象事業となることがあり、この意見聴取は環境影響評価法に基づく配慮書の案についての意見聴取の手続きを兼ねています。

■アンケート対象者

本アンケートは、下関市、北九州市にお住まいの方から無作為に抽出し配布しています。

○本アンケートは、配布させて頂いた方のご家族を対象と考えております。

お手数とは思いますが、アンケート回答へのご協力をお願いいたします。

○幅広い年齢層の方からのご意見をお伺いしたい為、ご家族皆様へのご協力をお願いしたく、「アンケート回答用 返信はがき」を4枚同封させて頂いてあります。

(対象は18歳以上としております。ご家族構成にあわせて必要枚数をご利用下さい。)

■回答の提出方法及び締切

○回答は次のいずれかの方法のうち1つをお選びください。

【方法1】 同封しています「返信はがき」にご記入頂き、

令和2年9月7日(月)までに、

切手を貼らず郵便ポストへご投函をお願いいたします。

【方法2】 インターネット接続環境のあるスマートフォンまたはパソコンより、

下記A、Bいずれかの方法でアンケートサイトにアクセスし、

令和2年9月7日(月)までに、回答をお願いいたします。

A 右記URLをアドレスバーに入力 <https://www.sinnokita-web.com/webform/pb>

B QRコードからアクセス

QRコードはこちら



ルート帯案の比較表(政策目標等の達成状況)

評価項目		【案①】別線案(臨海部迂回ルート)	【案②】別線案(集落・市街地回避ルート)	【案③】別線案(海峡渡河幅最小ルート)
項目	評価指標	臨海部の産業拠点の連絡性を高める案 (起点部:旧彦島有料道路 終点部:北九州都市高速度道路(若戸トンネル)) 延長 約12km (海峡部:約2.8km)	両市中心部を結ぶとともに、 集落や市街地を可能な限り回避した案 (起点部:旧彦島有料道路 終点部:北九州都市高速度道路) 延長 約8km (海峡部:約2.2km) 海峡部の構造形式:橋梁	両市中心部を結ぶとともに、 海峡渡河部の距離を最小とした案 (起点部:旧彦島有料道路 終点部:北九州都市高速度道路) 延長 約10km (海峡部:約2.0km)
事業 市街地の中心部を近づけることで、 交通量の増加、 生活圏の拡大を図る	① 両市(下関市・北九州市)中心部の移動時間短縮	・両市中心部間の移動時間は現状と変わらない (現状28分→整備後28分)	・両市中心部間の移動時間が現状より約7分短縮 (現状28分→整備後21分)	・両市中心部間の移動時間が現状より約6分短縮 (現状28分→整備後22分)
	② 両市からの30分圏人口	・両市からの移動時間の短縮が図られ、両市30分圏は拡大するが、他案より劣る (現状21万人→整備後26万人)	・両市からの移動時間の短縮が図られ、両市30分圏は拡大する (現状21万人→整備後59万人)	・両市からの移動時間の短縮が図られ、両市30分圏は拡大する (現状21万人→整備後56万人)
	③ 並行現道の渋滞緩和	・通過交通などが別線へ転換し、現道(国道2号・国道3号等)の渋滞緩和が図られるが、他案より劣る	・通過交通などが別線へ転換し、現道(国道2号・国道3号等)の渋滞緩和が図られる	・通過交通などが別線へ転換し、現道(国道2号・国道3号等)の渋滞緩和が図られる
政策目標 本州や九州の玄関口である多様な産業・物流の拠点の連絡性を高め、多量性を確保し、円滑で安定した物流を実現	④ 物流拠点と広域エリア(九州・本州)への到達性(広域物流の効率化)	・九州・本州への長距離輸送の効率性が向上。 (八幡IC・下関ICへの到達性が物流6拠点で向上)	・九州・本州への長距離輸送の効率性が向上。 (八幡IC・下関ICへの到達性が物流6拠点で向上)	・九州・本州への長距離輸送の効率性が向上。 (八幡IC・下関ICへの到達性が物流6拠点で向上)
	⑤ 産業拠点間の輸送時間の短縮(沿線地域間の輸送効率化)	・産業拠点間の到達性が向上し、自動車部品などの企業間取引を支援 ・臨海部の産業拠点の輸送の効率化が図られ、特に響灘地区については他案よりも優れている (響灘地区～彦島西山・福浦地区の輸送時間:現状57分→整備後17分)	・産業拠点間の到達性が向上し、自動車部品などの企業間取引を支援 ・臨海部の産業拠点の輸送の効率化が図られる (響灘地区～彦島西山・福浦地区の輸送時間:現状57分→整備後28分)	・産業拠点間の到達性が向上し、自動車部品などの企業間取引を支援 ・臨海部の産業拠点の輸送の効率化が図られる (響灘地区～彦島西山・福浦地区の輸送時間:現状57分→整備後32分)
	⑥ 関門海峡のまわりに点在する観光資源を有機的に繋げ、海峽を跨いだ循環型周遊ルート形成	・両市間を30分以内で移動可能な主要観光地数は現状と変わらない (現状7ヶ所→整備後7ヶ所)	・30分以内で移動可能な主要観光地数が6ヶ所増加 (現状7ヶ所→整備後13ヶ所)	・30分以内で移動可能な主要観光地数が4ヶ所増加 (現状7ヶ所→整備後11ヶ所)
代替路 災害や事故、補修工事等による通行止め時における「関門橋」や「関門トンネル」の代替路(バイパス)としての機能を有する	⑦ クルーズ船からの移動時間が短縮する主要観光地数(観光クルーズの魅力向上)	・大型クルーズ船が寄港する港からの移動時間が短縮する主要観光地が6箇所	・大型クルーズ船が寄港する港からの移動時間が短縮する主要観光地が8箇所	・大型クルーズ船が寄港する港からの移動時間が短縮する主要観光地が8箇所
	⑧ 関門橋・関門トンネル通行止め時の代替機能の確保	・関門橋、関門トンネルの通行止め時の広域的な代替機能を確保 (下関IC～八幡ICの所要時間:平常時28分→災害時(整備後)42分)	・関門橋、関門トンネルの通行止め時の広域的な代替機能を確保 (下関IC～八幡ICの所要時間:平常時28分→災害時(整備後)38分)	・関門橋、関門トンネルの通行止め時の広域的な代替機能を確保 (下関IC～八幡ICの所要時間:平常時28分→災害時(整備後)39分)
道路整備による影響	⑨ 生活環境※	・大気質・騒音への影響 ・集落・市街地を概ね回避するため、影響を与える可能性は小さい	・大気質・騒音への影響 ・集落・市街地を概ね回避するため、影響を与える可能性は小さい	・大気質・騒音への影響 ・集落・市街地を通過するため、影響を与える可能性は大きい
	⑩ 自然環境※	・動植物の生息・生育地、生態系等への影響 ・自然環境を考慮すべき箇所を概ね回避するが、一部を改変する可能性があるため他案と比べて影響は大きい	・自然環境を考慮すべき箇所を概ね回避するため、影響を与える可能性は小さい	・自然環境を考慮すべき箇所を概ね回避するため、影響を与える可能性は小さい
	⑪ 景観※	・景観資源を通過するため、影響を与える可能性がある	・景観資源を通過するため、影響を与える可能性がある	・景観資源を通過するため、影響を与える可能性がある
	⑫ 家屋への影響	・移転が必要となる家屋等の数 ・沿道に隣接する家屋や事業所が多く、移転等は最も多い	・家屋・事業所の移転等は少ない	・家屋・事業所の移転等は多い
	⑬ 施工中の影響	・施工中における交通や生活環境等への影響 ・集落・市街地を概ね回避するが、工業地域を通過するため、施工中に影響を与える可能性がある	・集落・市街地を概ね回避するが、工業地域を通過するため、影響を与える可能性がある	・集落・市街地・工業地域を通過するため、施工中に影響を与える可能性が最も大きい
コスト	⑭ 整備に要する費用	約4,200～5,200億円 (うち海峡部:約2,600～3,200億円)	約2,900～3,500億円 (うち海峡部:約1,900～2,300億円)	約3,000～3,600億円 (うち海峡部:約1,800～2,200億円)

※自動車の走行や道路の存在に伴い影響を及ぼす可能性のある事項を整理。

■ 政策目標の設定

○地域課題や将来像等を踏まえ、4つの政策目標を設定し、これら目標を達成するための対策案を検討。

調査検討会・計画検討会

地域の現状と課題

道路・交通の現状と課題

地域の将来像

政策目標

1. 両市の中心部を近づけることで、交流人口の増加、生活圏の拡大を図る
2. 本州や九州の玄関口である多様な産業・物流の拠点の連絡性を高め、多重性を確保し、円滑で安定した物流を実現
3. 関門海峡のまわりに点在する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
4. 災害や事故、補修工事等による通行止め時における「関門橋」や「関門トンネル」の代替路（バイパス）としての機能を有する

■ 対策案の検討

【暮らし】

両市間の行き来を容易にすることで、交流人口の増加と生活圏の拡大を図る

【産業・物流】

産業・物流拠点を効果的につなげることで、円滑で安定した物流ルートを形成

【観光】

関門海峡のまわりに点在する観光資源を享受できる循環型周遊観光ルートを形成

【代替路】

災害や事故、補修工事等による通行止め時の代替路を確保し、信頼性の高いネットワークを構築

基本コンセプト：本州と九州の人流・物流及び経済活動の活性化を支える大動脈、災害時の代替路としての機能・役割を担い、循環型ネットワーク形成による暮らし、産業・物流、観光、渋滞緩和など地域の発展の支援を目指す。

○対策案を検討する上での配慮事項

【生活環境・自然環境・景観への影響】

【家屋への配慮】

【施工中の影響】

【経済性への配慮】

別線整備の対策案を検討

2. 第1回意見聴取の概要

○意見聴取は、自治体・団体・企業ヒアリング、地域住民アンケート及びオープンハウスなど、以下の内容を実施。

■意見聴取期間

令和2年8月6日(木)～令和2年10月12日(月)

■意見聴取の実施状況

対象	意見聴取方法	実施期間	対象の詳細	回収状況	
自治体	ヒアリング	令和2年 8月 6日(木) ～ 9月 7日(月)	山口県、下関市、福岡県、北九州市	4自治体	
団体等	アンケート	【アンケート】 令和2年 8月 6日(木) ～ 9月 7日(月)	トラック協会、タクシー協会、バス協会、消防本部、農業協同組合、 漁業協同組合、警察署、観光協会、商工会議所、医療機関、医師会 等	アンケート 267団体・社 〔ハガキ 251票〕 〔WEB 16票〕	全267票
企業	ヒアリング	【ヒアリング】 令和2年 8月 6日(木) ～10月12日(月)	製造業、運輸・郵便業、卸売・小売業、宿泊・飲食サービス業、 医療・福祉 等	ヒアリング 22団体・社	
地域住民	アンケート	令和2年 8月 6日(木) ～ 9月 7日(月)	下関市 約1,600人、北九州市 約5,600人(合計7,200人)	〔ハガキ 4,686票〕 〔WEB 4,054票〕 632票	全5,550票
	オープン ハウス	【平日】:4日間 令和2年 9月 9日(水) 令和2年 9月10日(木) 令和2年 9月11日(金) 令和2年 9月25日(金) 【土曜日】:1日間 令和2年 9月12日(土)	7箇所 ・下関市役所 : 令和2年9月 9日(水) ・門司区役所 : 令和2年9月 9日(水) ・戸畑区役所 : 令和2年9月10日(木) ・小倉北区役所 : 令和2年9月11日(金) ・若松区役所 : 令和2年9月25日(金) ・しものせき水族館横 : 令和2年9月12日(土) ・小倉駅 : 令和2年9月12日(土)	309票	
広域的な 道路利用者	留置き	令和2年 8月 6日(木) ～ 9月30日(水)	28箇所 ・道の駅(きくがわ、西の市、豊北、むなかた、豊前おこしかけ) ・中国自動車道、山陰自動車道、関門自動車道、 九州縦貫自動車道、東九州自動車道SA・PA (宮島SA(上り・下り)、美東SA(上り・下り)、 周防灘PA(上り・下り)、壇ノ浦PA(下り)、 めかりPA(上り)、古賀SA(上り・下り)、 今川PA(上り・下り)、基山PA(上り・下り)) ・役場 (山口県、下関市役所、福岡県、若松区役所、門司区役所、 戸畑区役所、小倉北区役所) ・その他(唐戸市場、小倉駅)	〔回収箱 555票〕 〔WEB 367票〕 188票	

【設問事項】下関北九州道路の最適なルート帯および構造を検討するうえで重視すべき事項に対する意見を伺う

合計5,817票

■主な質問内容

＜質問＞最適なルート帯案の検討に必要な「重視すべき事項」について5段階で評価して下さい。
【①～⑭の事項それぞれ該当する箇所に1つだけ○をつけてください】

重視すべき事項			特に重視 すべき	やや重視 すべき	どちら でもない	あまり重視 すべきではない	重視する 必要なし
政策目標	暮らし	① 下関市～北九州市間が早く移動できること	5 ●	4 ●	3 ●	2 ●	1 ●
		② 下関市と北九州市においてより多くの人が交流できること	5 ●	4 ●	3 ●	2 ●	1 ●
		③ 国道2号・国道3号などの渋滞が少なくなること	5 ●	4 ●	3 ●	2 ●	1 ●
	産業・物流	④ 物流拠点(下関側・北九州側)と九州・本州間の広域的な物流における速達性が向上すること	5 ●	4 ●	3 ●	2 ●	1 ●
		⑤ 沿線地域の産業拠点間における速達性が向上すること	5 ●	4 ●	3 ●	2 ●	1 ●
	観光	⑥ 下関市と北九州市の観光地間の移動時間が短くなり、周遊観光がしやすくなること	5 ●	4 ●	3 ●	2 ●	1 ●
		⑦ クルーズ船から観光地間の移動時間が短くなり、クルーズ観光の魅力が向上すること	5 ●	4 ●	3 ●	2 ●	1 ●
	代替路	⑧ 関門橋・関門トンネルの通行止め時(災害・事故・補修工事等)に代替路として使用できること	5 ●	4 ●	3 ●	2 ●	1 ●
道路整備による影響	⑨ 生活環境(大気質・騒音)への影響が小さいこと		5 ●	4 ●	3 ●	2 ●	1 ●
	⑩ 自然環境(貴重な動植物や生態系など)への影響が小さいこと		5 ●	4 ●	3 ●	2 ●	1 ●
	⑪ 景観資源への影響が小さいこと		5 ●	4 ●	3 ●	2 ●	1 ●
	⑫ 移転する家屋が少ないこと		5 ●	4 ●	3 ●	2 ●	1 ●
	⑬ 施工中における交通や生活環境等への影響が小さいこと		5 ●	4 ●	3 ●	2 ●	1 ●
	⑭ 整備費用が安いこと		5 ●	4 ●	3 ●	2 ●	1 ●

＜質問＞あなたが、重視すべきと思う理由や、上記以外で重視すべきことがあれば、ご自由にお書きください。

2-2. 第1回意見聴取の実施状況 ～オープンハウス～

15

■オープンハウス

※多様な意見を把握するため、オープンハウスを開催

▼オープンハウスの開催概要

開催場所	開催日	開催時間	来訪者(回答者)
下関市役所	令和2年9月 9日(水)	9:00～16:00	32名(29票)
門司区役所	令和2年9月 9日(水)	9:00～16:00	13名(9票)
戸畑区役所	令和2年9月10日(木)	9:00～16:00	20名(16票)
小倉北区役所	令和2年9月11日(金)	9:00～16:00	33名(33票)
若松区役所	令和2年9月25日(金)	9:00～16:00	29名(25票)
しものせき水族館横	令和2年9月12日(土)	10:00～16:00	82名(82票)
小倉駅	令和2年9月12日(土)	10:00～16:00	115名(115票)
			合計 324名 (309票)



▲展示パネル(一部)



(来場時の検温状況)



(下関市役所)



(しものせき水族館横)



(パネル説明状況)



(戸畑区役所)



(小倉駅)

■意見聴取の広報状況

・市報による広報

下関北九州道路について
意見を聞かせてください

国土交通省中国地方整備局・九州地方整備局、山口県、福岡県、北九州市、下関市では、下関北九州道路に関する道路整備の計画検討を進めるにあたり、下記の日時・場所においてパネル展示と併せてスタッフが説明を行います。

最適なルート帯案の検討に必要な「重視すべき事項」について、皆さんの意見を聞かせてください。

なお、この意見聴取は環境影響評価法に基づく配慮書の案についての意見聴取の手続きを兼ねています。

■▷9月8日(火)午前9時～午後4時 北九州市若松区役所
▷9月9日(水)午前9時～午後4時 下関市役所／北九州市門司区役所
▷9月10日(木)午前9時～午後4時 北九州市戸畑区役所
▷9月11日(金)午前9時～午後4時 北九州市小倉北区役所
▷9月12日(土)午前10時～午後4時 しものせき水族館横(唐戸桟橋側)／小倉駅

※詳しくは問い合わせを
▷国土交通省中国地方整備局道路部道路計画課 (☎082-511-6301)
▷国土交通省九州地方整備局道路部道路計画第一課 (☎092-476-3529)
国都市計画課 (☎231-1932)



▲【下関北九州道路】対象区間位置図

国土交通省中国地方整備局道路計画課 ☎(082)511-6301
国土交通省九州地方整備局道路計画第一課 ☎(092)476-3529
国建築都市局都市交通政策課 ☎582-2518

国土交通省中国地方整備局・九州地方整備局と山口県、福岡県、北九州市、下関市では、下関北九州道路に関する道路整備の計画検討を進めるにあたり、地域の皆さんの意見を伺う取り組みを行っています。各会場では、パネルを展示し、担当者が説明します。最適なルート帯案の検討に必要な「重視すべき事項」について、皆さんの意見をお聞かせください。なお、この意見聴取は環境影響評価法に基づく配慮書の案についての意見聴取の続きを兼ねています。

▼若松区役所 9月8日(火)9時～16時
▼下関市役所(山口県下関市)・門司区役所 9月9日(水)9時～16時
▼戸畑区役所 9月10日(木)9時～16時
▼小倉北区役所 9月11日(金)9時～16時
▼しものせき水族館横(唐戸桟橋側)(山口県下関市)・小倉駅 9月12日(土)10時～16時

下関北九州道路への意見を
お聞かせください

・ホームページ(R2.8.3記者発表)

国土交通省 Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism
令和2年8月3日
中国地方整備局
九州地方整備局

下関北九州道路の道路計画を進めるにあたり
地域の皆様のご意見をお聞かせください

国土交通省(中国地方整備局・九州地方整備局)、山口県、福岡県、北九州市、下関市では、下関北九州道路について計画段階評価※の手続きを進めております。「下関北九州道路」に関し、最適なルート帯案の検討に必要な重視すべき事項について皆様のご意見をお聞かせください。

※計画段階評価とは、新規事業採択の前段階において、政策目標を明確化した上で、複数の対策案の比較評価を行うものです。

アンケート調査について(詳細は別添①を参照)	
○実施期間：令和2年8月6日(木)から令和2年9月30日(水)	
アンケート調査対象者	実施・配布方法
①沿線住民の方(令和2年8月6日(木)から2年9月7日(月))	・郵送により配布 下関市、北九州市 ※無作為抽出
②団体・企業の方(令和2年8月6日(木)から2年9月7日(月))	・郵送により配布 中国・九州地方の各団体・関係企業
③その他の地域にお住まいの道路利用者(留置き)(令和2年8月6日(木)から2年9月30日(水))	・中国自動車道 美東SA(上り・下り) 山陽自動車道 周防灘PA(上り・下り)、宮島SA(上り・下り) 関門自動車道 堀ノ浦PA(下り)、めかりPA(上り) 九州自動車道 古賀SA(上り・下り)、基山PA(上り・下り) 東九州自動車道 今川PA(上り・下り) 道の駅「北浦街道 豊北」、道の駅「豊前おこしかけ」、 道の駅「むなかた」、道の駅「豊前おこしかけ」、 唐戸市場、小倉駅 ・山口県庁、福岡県庁、下関市役所 北九州市 門司区役所、小倉北区役所、戸畑区役所、若松区役所

ヒアリング調査について
○実施期間：令和2年8月6日(木)から令和2年9月7日(月)
○調査対象等：沿線自治体(山口県、福岡県、北九州市、下関市)

オープンハウスについて(詳細は別添②を参照)
○実施期間：令和2年9月8日(火)から令和2年9月12日(土)
(平日)9時から16時、(土曜日)10時から16時
○実施箇所：沿線地域7箇所
○備考：荒天が予想される場合は延期とし、前日の17時までまでに中国地方整備局および九州地方整備局ホームページでお知らせします。

【新型コロナウイルス感染予防に関する取組】
・会場では、感染拡大防止のため、調査員のマスク着用、十分な消毒、3密の回避に取り組めます。

上記のほか、WEBアンケートも実施しております。(8/6～9/30まで)
右記のURLやQRコードからアンケートサイトにアクセスして回答することができます。
URL: <https://www.sinkita-web.com/webform/op>

＜問い合わせ先＞
国土交通省 中国地方整備局 道路部 道路計画課 課長 兼松 幸一郎
電話：082-511-6301(直通) URL: <http://www.mlit.go.jp/>
国土交通省 九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 課長 駒井 正樹
電話：092-476-3529(直通) URL: <http://www.qsr.mlit.go.jp/>

▲記者発表
(中国地方整備局・九州地方整備局)

▲[市報]しものせき(9月)

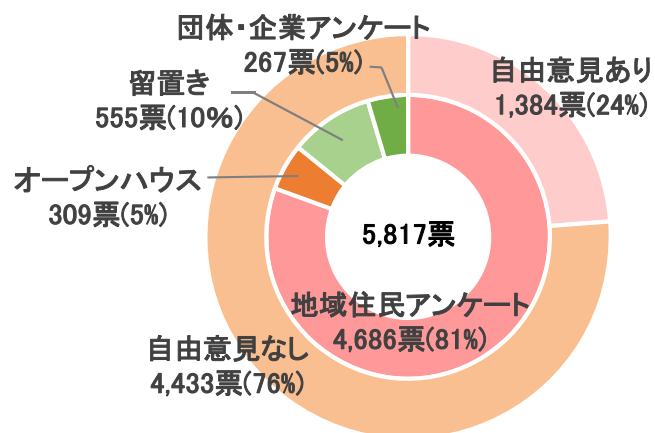
▲[市政だより]北九州(9月)

3. 第1回意見聴取の結果

3-1. 第1回意見聴取の結果の回収状況

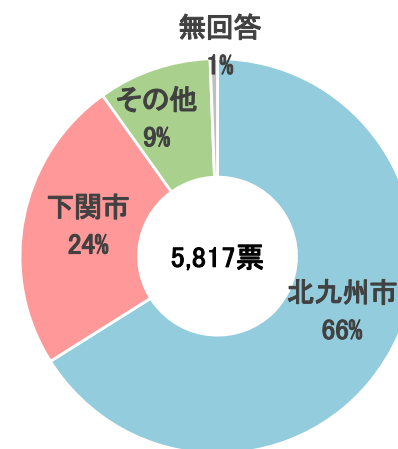
○地域住民アンケート4,686票、オープンハウス309票、留置き555票、団体・企業アンケート267票、全5,817票の回収を行った。このうち、自由意見として1,384票の意見が寄せられた。

意見聴取の回収状況

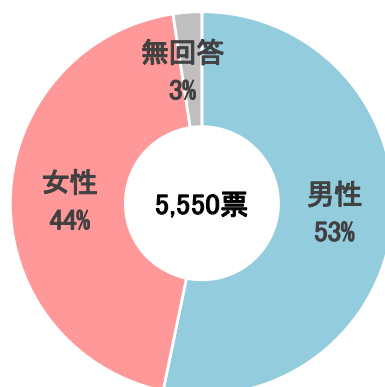


※四捨五入の関係で合計が合わない場合がある

住所

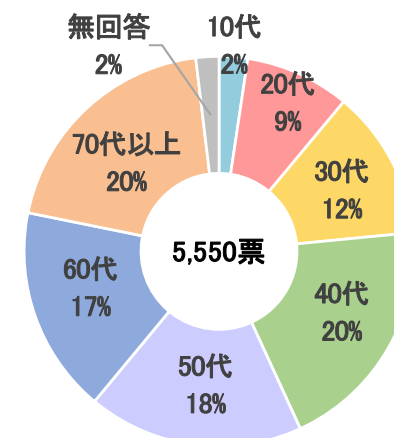


性別



※団体・企業を除く

年代



※団体・企業を除く

3-2. 最適なルート帯案を検討する際の重視すべき事項

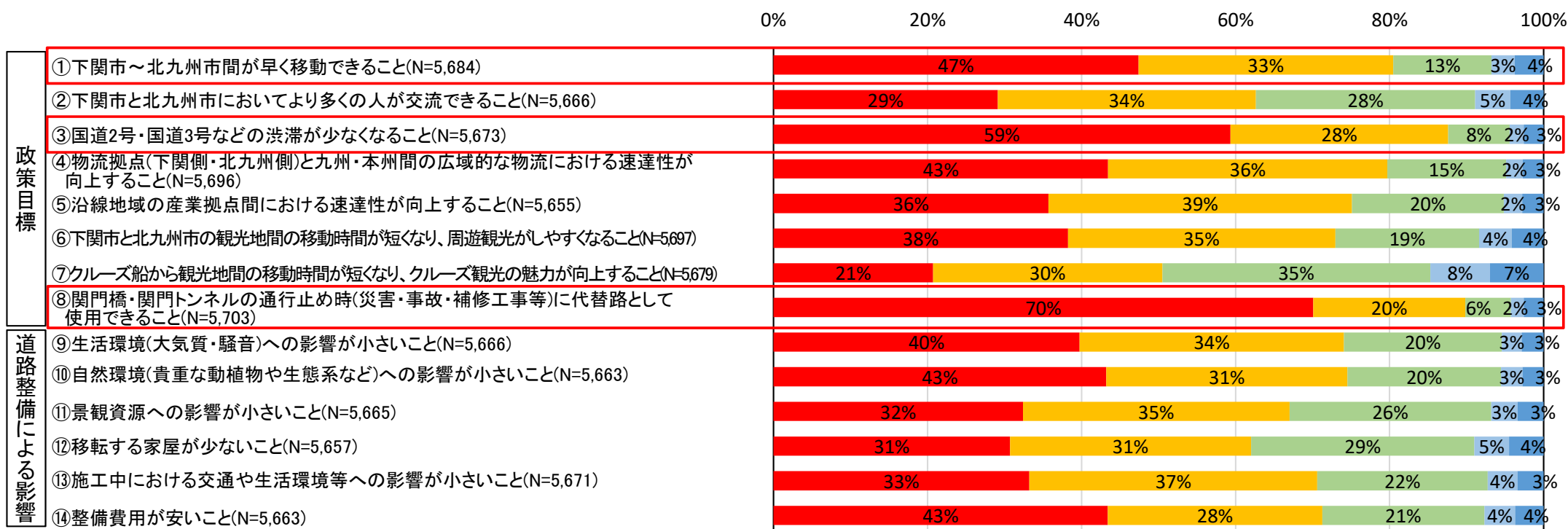
20

○政策目標については、「⑧関門橋・関門トンネルの通行止め時(災害・事故・補修工事等)に代替路として使用できること」、「③国道2号・国道3号などの渋滞が少なくなること」、「①下関市～北九州市間が早く移動できること」を重視している割合が高い。

○道路整備による影響については、いずれの項目についても、重視すべきとの意見が7割程度あった。

<質問>最適なルート帯案の検討に必要な「重視すべき事項」について5段階で評価して下さい。

【①～⑭の事項それぞれ該当する箇所に1つだけ○をつけてください】



□:意見聴取で重視すべきとされている項目(上位3位)

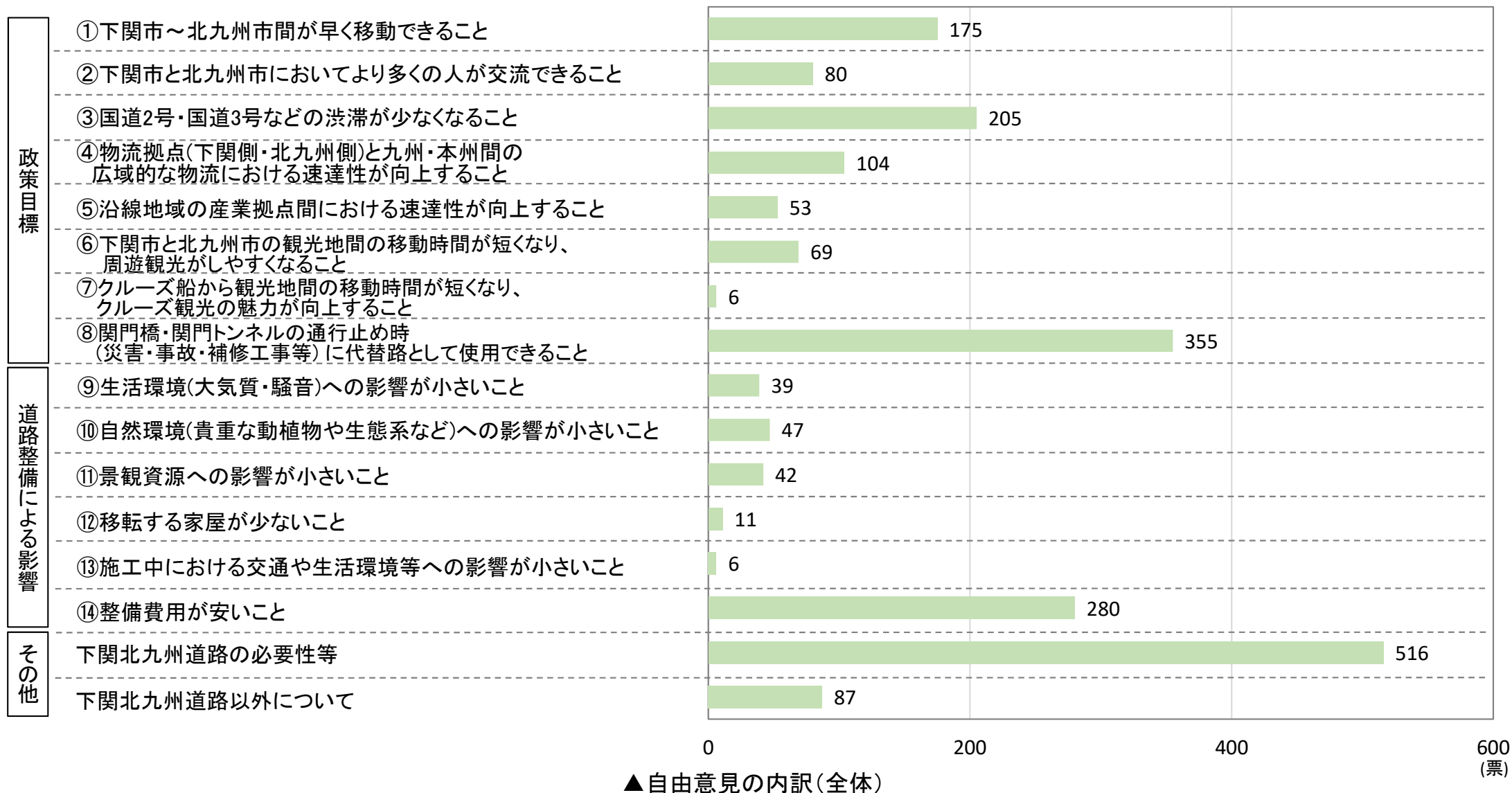
■ 特に重視すべき ■ やや重視すべき ■ どちらでもない ■ あまり重視すべきではない ■ 重視する必要なし

※四捨五入の関係で合計が合わない場合がある

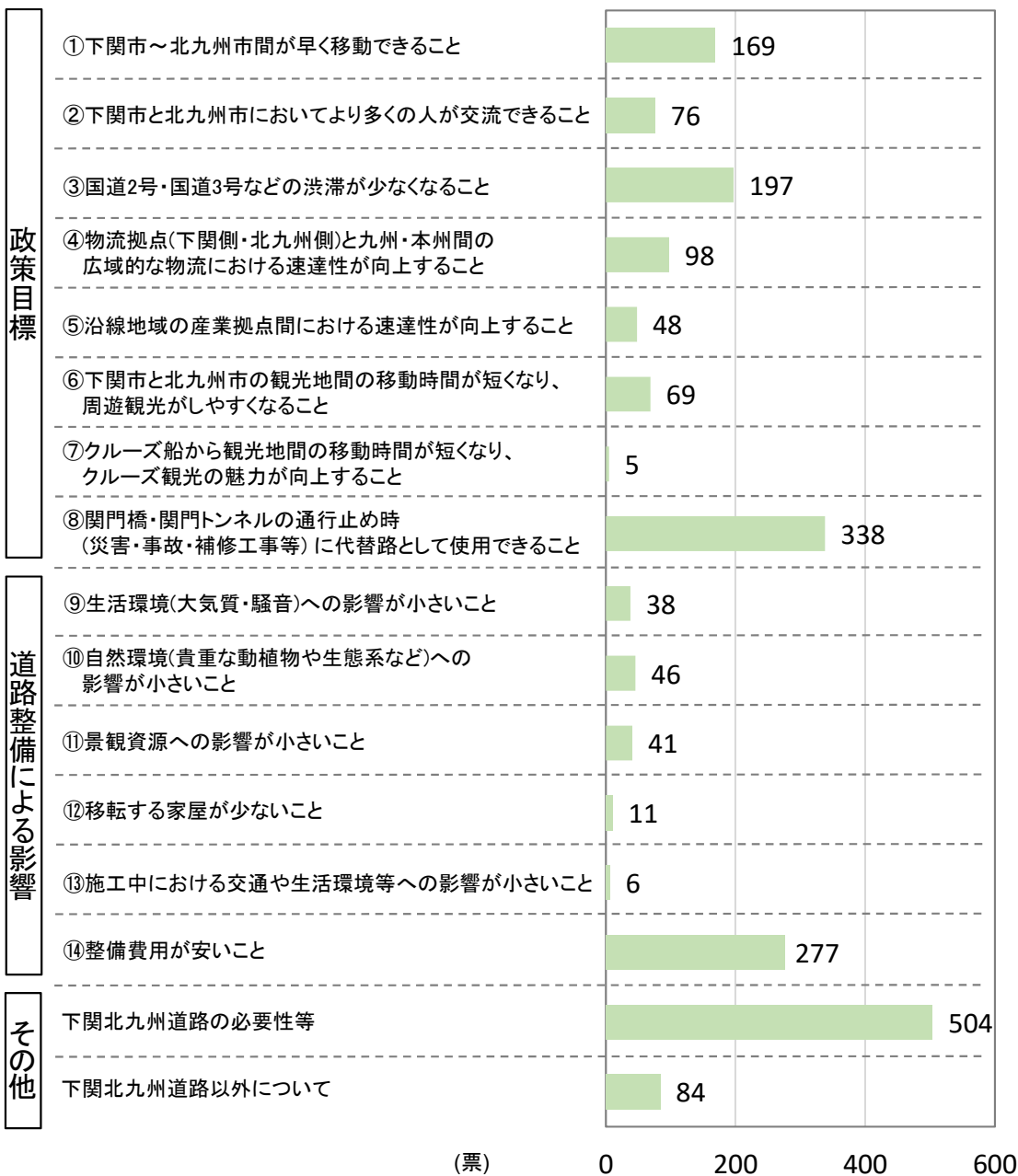
- ※四捨五入の関係で合計が合わない場合がある

3-3. 意見聴取で寄せられた自由意見

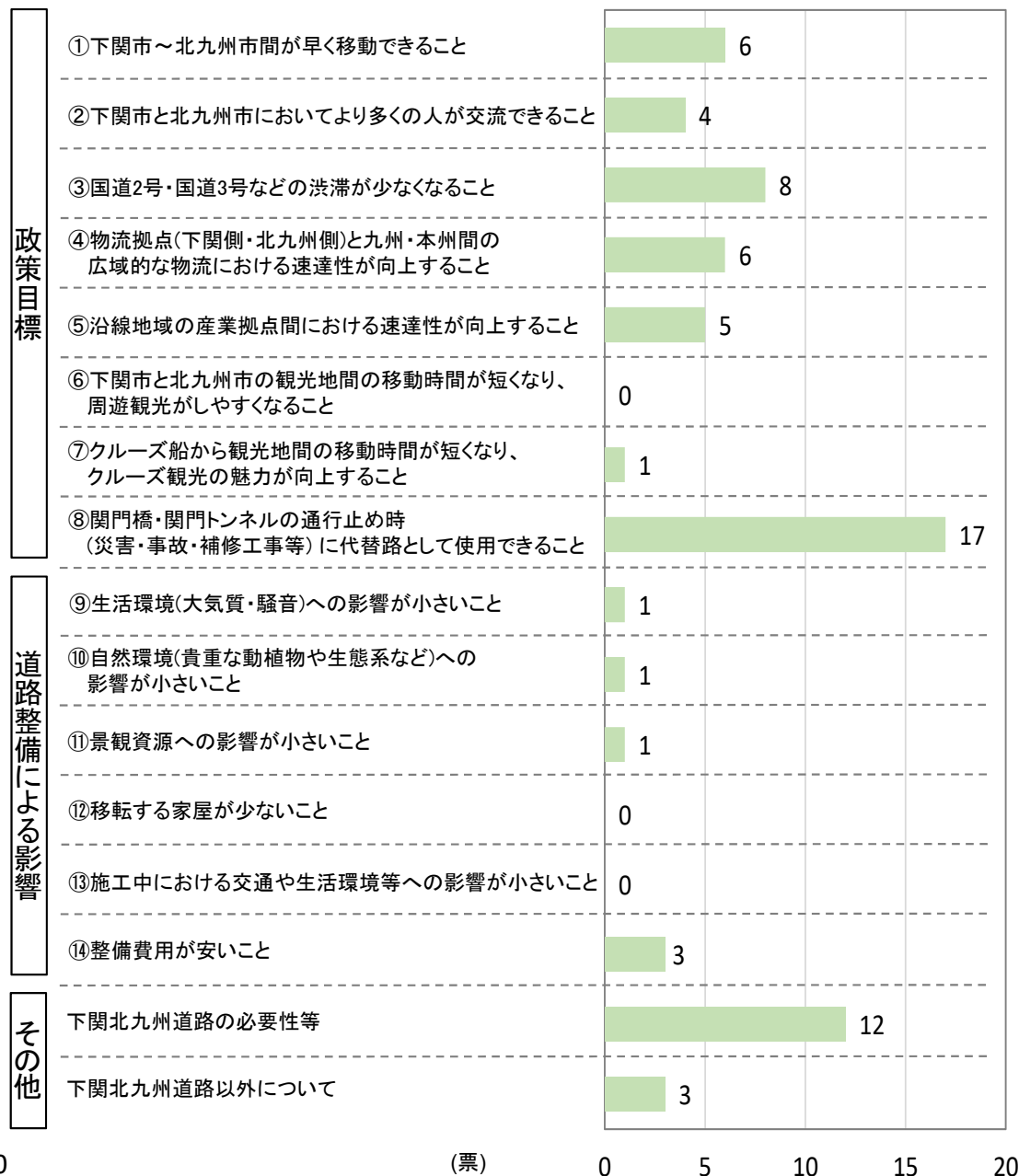
- 自由意見は1,384人から延べ2,075意見が寄せられた。
 ○寄せられた自由意見を「重視すべき事項」、「下関北九州道路の必要性等」、「下関北九州道路以外」に分類。
 ○早期完成などの「下関北九州道路の必要性等」の意見が最も多く、次いで、重視すべき事項の「⑧関門橋・関門トンネルの通行止め時に代替路として使用できること」に関する意見が多い。



住民



団体・企業



①暮らし

分類		ルート帯案(重視すべき事項)の主な意見	
【政策目標】暮らし	①下関市～北九州市間が早く移動できること 【175件】 (地域住民:169件、団体・企業:6件)	地域住民	渋滞が少なくなって早く移動できる事はとても重視すべき事だと思います。子供がいるので、とても助かる事だと思います(北九州市／40代女性／会社員・公務員)
			北九州と下関間の車での移動は現状だと、門司まで行かなければ他に方法がありません。若松や戸畑からの移動がもっと便利になる道路があればよいと思います。下関の市街地のみならず、下関の日本海側への移動も便利になると思います。無駄な公共工事には反対ですが、今回の道路は有益だと考えます。 (北九州市／40代女性)
			下関と小倉が近くなり、お互いに行き来しやすくなることを願います。そして、公共のバスをぜひ、運行して車のない方も、往来できるように希望します。ルート案③の実現を期待します(北九州市／50代女性／主婦)
			①3500億円もかけて橋をつくるよりコロナ対策費を充実させるべき。 ②北九州市と下関市の移動が10分程度早くなるだけの無駄遣いはするべきでない。 ③有料道路なのに使用料を示さず意見を求めても適正な回答とは言えない。 (北九州市／70代以上女性／無職)
	団体・企業		以前あった荒田・日明間を結ぶフェリーのように迂回して既存の橋やトンネルを利用するより短時間で快適に移動できるのであれば、多少高めの料金設定であっても利用すると思われる。加えて、代替路としての機能を持つことは必須と考える(下関市／製造業)
			彦島にある企業としては、関門トンネルや関門橋まで行かずに、北九州及び九州地区へのアクセスが早く容易になることから、早期の実現を望みます(下関市／製造業)

①暮らし

分類		ルート帯案(重視すべき事項)の主な意見	
【政策目標】暮らし	②下関市と北九州市においてより多くの人交流できること【80件】 (地域住民:76件、団体・企業:4件)	地域住民	下関・北九州間で行き来しながら生活している人が思った以上に多いと、コロナ禍で痛感した。今は活発な交流を進められないだろうが、海を渡る距離以上に両市民の生活はつながっていると思うので、災害時の為も含め両市をつなぐパイプを一刻も早くつくっていただきたい。そして、その先に車・電車の交流のみでなく、エコにむけてひんぱんな周遊バスなど公共機関での移動の強化をすすめてほしい(下関市/50代女性) 往来がしやすくなると老後の不安もやわらぎ助かります。文化交流にも役立つと思います。早く完成することを祈っています(北九州市/70代以上女性) 関門トンネル及びR199の渋滞緩和とより広いエリアからの人の交流が出来る事(今まで関門まで行くのが遠いからさけてた人々が近くなる事で往来が盛んになり、お金が回るようになる)北九州、下関がより活性化する。よって若松-下関間ルートが最良と思われる(北九州市/40代男性/会社員・公務員) 観光や市民間交流のための設置は無駄だと思う。関門トンネルの後継道路としてなら理解できるが、これ以上の増設不要と考える(北九州市/20代男性/会社員・公務員)
	③国道2号・国道3号などの渋滞が少なくなること【205件】 (地域住民:197件、団体・企業:8件)	団体・企業 地域住民	下関市と北九州市の交流は非常に重要であり、台風や水害でとだえることは死活問題である。早急に下関北九州道路を作ることが望ましい。ぜひお願いしたい(北九州市/卸売・小売業) 絶対に第2の関門橋を作ってください。朝夕のトンネルは大混雑して大変です。もし、橋もトンネルも老朽化等で通行止めになった場合、本州と九州の行き来できません。分断してしまいます。多大な影響がでます。(下関市/30代女性/会社員・公務員) 199号線(戸畑～関門トンネル間)渋滞解消にもなり、利便性がかなり良くなる。双方に経済効果をもたらすと思える(北九州市/40代男性/会社員・公務員) 4～5月のGW中や秋の連休のときは日中、北九州の方からトンネルに入るまでの道路が、通常5分程度のところが約1時間かかります。この渋滞の緩和をお願いします(下関市/40代女性/会社員・公務員) 主人がいつも通勤でトンネルを利用しています。朝の渋滞や、雨などの災害時、通行止めなどで帰宅が遅くなり大変そうです。ぜひ作ってほしいです(下関市/20代女性/パート・アルバイト) 各案も彦島を経由することに意味がないと感じる。案①物流にはいいと思うが、利用しますか？案②西港・東港の渋滞を加速させるだけだと思う。案③小倉駅～東港・西港の渋滞があるだけだと思う(北九州市/40代男性/会社員・公務員) 今回のルート帯による地域の産業が発展し、新たな雇用や税収も見込まれる事から賛成です。物流における速達性が向上する事で、人材不足やコストが抑えられ、諸問題の解決となります。渋滞緩和対策になり、環境問題、事故への影響が良いものとなります(北九州市/卸売・小売業) 通行ルートの選択肢が増え、渋滞や移動時間の短縮が改善されることをお願いします(北九州市/製造業)

②産業・物流

分類		ルート帯案(重視すべき事項)の主な意見	
【政策目標】産業・物流	④物流拠点(下関側・北九州側)と九州・本州間の広域的な物流における速達性が向上すること【104件】 (地域住民:98件、団体・企業:6件)	地域住民	関門橋・関門トンネルでは通行できない特殊な荷物(大きさ等)があると聞いています。新しい道路ではこの制限が大幅に緩やかになれば運送上便利になると思います(北九州市／70代以上男性／自営業)
			物流関係の会社で働いていた時には、よく渋滞に巻き込まれて、商品の納期に遅れが出たとか話を聞いていたので、少しでも渋滞緩和になれば良いと思います(北九州市／60代男性／無職)
			宅配等トラックによる物品の輸送が増加し、本州、九州をつなぐ道路は現在の数では足りていない。災害時等も不安である。できるだけ早期に解決してほしい(下関市／60代男性／会社員・公務員)
			無駄な税金を今、使うべきではない。もう一本ルートが増えたところで一般市民や物流関係の業者にとっても大きな利点があるとは思えない。この仕事を請けた会社が潤うだけである(北九州市／70代以上男性／パート・アルバイト)
	⑤沿線地域の産業拠点間における速達性が向上すること【53件】 (地域住民:48件、団体・企業:5件)	団体・企業	今回のルート帯による地域の産業が発展し、新たな雇用や税収も見込まれることから賛成です。物流における速達性が向上することで、人材不足やコストが抑えられ、諸問題の解決となります。渋滞緩和対策になり、環境問題、事故への影響が良いものとなります(北九州市／卸売・小売業)
			北九州市を日本有数の物流拠点としてさらに発展するように整備していただくようお願いします。(北九州市／20代男性／無職)
			この道路を作る第一の目的は本州に渡る現行ルートの代替路としての機能、産業道路としての役割を担う道路であることだと考える(北九州市／70代以上男性／無職)
			物流拠点間の速達性、渋滞の減少、災害時の代替路として機能すること、下関、北九州都市の一体化。(北九州市／70代以上男性／無職)
		地域住民	隣接したメガCityでありながら、生活、経済、産業、教育面で大きな隔たりを感じるため、道路の早期実現により、相互の発展と成長を期待したい(北九州市／サービス業)
			利用回数は、工場製品出荷や納品を見ると、毎日10台以上の輸送車が利用しています。通行止めが発生すると生産活動に大きく支障をきたし、納品物によっては操業を停止しなければならない事態にもなる。早急な3本目のルート建設を願います(下関市／製造業)

③観光

分類		ルート帯案(重視すべき事項)の主な意見	
【政策目標】 観光	⑥下関市と北九州市の観光地間の移動時間が短くなり、周遊観光がしやすくなること 【69件】 (地域住民:69件、団体・企業:0件)	地域住民	新しいトンネルができれば観光、買物がしやすくなり、北九州市、下関市の発展にはよいと思う。 (北九州市/50代男性/会社員・公務員)
			下関・北九州が1本方向での道路しかないより2本あると、周遊できるのがうれしい。 (北九州市／50代女性／会社員・公務員)
			観光地間の移動が短くなることは良いことだと思うが、その代償として、ルート上の自然環境や自然景観、地域の人々の生活環境や日常風景が悪化することがなるべくないようにした方がよいと思います。影響をゼロにすることはできないと思いますが。ルート案①は遠回りしすぎに見えます。ルート案③は生活環境への影響が大きいため、ルート案②が良いと思います。(福岡市／30代男性／会社員・公務員)
			彦島フェリーがなくなって以来、このルートがあればと思うことが度々あった。彦島へは毎年、牡蠣などの海産物を食べに行っているし、唐戸市場や海響館を訪れる際も、土日や長期休暇などの渋滞が激しすぎて、行きつくまでにげんなりする体験も何度もしている。 (北九州市／30代女性／会社員・公務員)
	北九州市民が下関へ買い物や観光で移動の機会は少なく現存のトンネルや橋での通行で充分である。市民税の使い道として福祉や教育への充実を希望。(北九州市／50代女性／主婦)		
	⑦クルーズ船から観光地間の移動時間が短くなり、クルーズ観光の魅力が向上すること 【6件】 (地域住民:5件、団体・企業:1件)	地域住民	クルーズ船が特に大事。プライオリティ(北九州市／60代男性／会社員・公務員)
			早く移動できるようになってほしい！ 工場夜景等のクルーズ船が増えると嬉しいです。(筑紫野市／20代女性／会社員・公務員)
団体・企業		クルーズ船からの観光、ショッピング等を下関市で滞在させる手段を考える(下関市／卸売・小売業)	

④代替路

分類		ルート帯案(重視すべき事項)の主な意見	
【政策目標】代替路	⑧関門橋・関門トンネルの通行止め時(災害・事故・補修工事等)に代替路として使用できること 【355件】 (地域住民:338件、団体・企業:17件)	地域住民	自分はあまり利用しませんが、主人の会社の方が、橋が7月に通行止めになった時、翌日出勤の時間になっても、まだ北九州で渋滞に並んでいるという事がありました。地域住民にとってだけではなく、九州と本州をつなぐ唯一の交通手段なので、このような事があると物流に支障が出るのが心配です。維持費などもかかっていくとは思いますが、是非とも地元の問題とせず、全国に影響のある問題ととらえて、実現して頂きたいと思います。 (下関市／40代女性／主婦)
			近年、豪雨、地震、交通事故時に関門トンネルと関門橋が通行止めになり、大渋滞が発生し、通常より通勤に多大な時間を要する事が多くなっています。是非、代替路をお願いします。 (北九州市／50代男性／会社員・公務員)
			門司に集中しているのは何か災害が起きた時に利用不可能になった時の事で替りの交通手段として矢張りもう1本あった方が良いのかと思いますが、財政状態が厳しい時ですから1寸心配です。政治力に期待します。 (北九州市／70代以上男性／無職)
			関門トンネルと関門橋が同時間帯に事故による通行止めにあい、下関→北九州への移動手段がなくなり、足止めをさせられて大変困った(北九州市／40代女性／主婦)
			災害等が発生した際に、現在のトンネルは古すぎて心配です。トンネルと橋はほぼ同じ位置にあるので、片方しか使えない時の渋滞は本当にすごいで、早く3つ目の道が欲しいです。他県の方からも色々言われても地元にいる者としては必ず守るものであると思っていますので、早期完成を願っています。 (北九州市／30代女性／主婦)
			現状、関門橋とトンネル2つのルートがあり、災害時の代替路としては不要だと思います。また、下関市街から彦島経由のルートはあまり利便性がよくないと思います。コストに見合った公共投資ではないと思いますので、中止の方向で検討をお願いします(北九州市／30代男性／会社員・公務員)
	団体・企業		関門トンネル、関門橋のみ車が往来できる中、どちらか一方、もしくは2つ共機能しなくなった場合、災害含め経済的な打撃が大きい為、第3番目の道路が絶対に必要と考えます。(下関市／サービス業)
			現在の関門トンネルや関門大橋は、豪雨、災害等に弱く幾度となく交通が遮断され、物流がストップするなど九州の経済に損害を与えるとともにドライバーに車中泊等の長時間労働(拘束)を強いる状況であることから改善のためにも下北道路の早期建設を実現してほしい。また、現在のトンネルは35t、大橋は44tの重量規制となっていることから、これを超える重量物については、新門司～神戸のフェリーを使用しており、北九州～下関間を輸送できる重量、車幅、高さが緩和された下北道路の建設をお願いしたい(北九州市／貨物自動車運送業)

⑤道路整備による影響

分類		ルート帯案(重視すべき事項)の主な意見	
道路整備による影響	⑨生活環境(大気質・騒音)への影響が小さいこと 【39件】 (地域住民:38件、団体・企業:1件)	地域住民	国道2号上、渋滞時には大型トラック等、エンジン音等とても耳につきます。早期に第三道路の着工をお願いしたいと思います(下関市/60代女性/無職) 彦島で生まれ生活し、土地を所有している私たちにとって彦島を通るルートは大反対である。交通が増えることで環境が悪化し、得るものは1つとしてない。何か彦島住民にとって大きな恩恵を得るものであればまだしも、それがないなら大反対である。まず、彦島住民にとっての恩恵をしっかりと示すことである。彦島ルートは大反対である。(下関市/40代男性/会社員・公務員)
		団体・企業	今回のルート帯による地域の産業が発展し、新たな雇用や税収も見込まれる事から賛成です。物流における速達性が向上する事で、人材不足やコストが抑えられ、諸問題の解決となります。渋滞緩和対策になり、環境問題、事故への影響が良いものとなります(北九州市/卸売・小売業)
	⑩自然環境(貴重な動植物や生態系など)への影響が小さいこと 【47件】 (地域住民:46件、団体・企業:1件)	地域住民	道路整備による影響で、自然環境が破壊されるのは取り返しがつかないので重要視してほしい。両市の移動時間が減ると二酸化炭素排出量が減るので、時代潮流に合っていて良いと思う。環境への影響は少なくしてほしいが、景観への影響はあっても仕方ないと思う。家屋や集落に影響があっても仕方ない。気にしていたら何もできないと思う(北九州市/30代女性/会社員・公務員) 自然環境。下関彦島～北九州間は野鳥の渡りルートとなっている為、生態系に影響が無い事。 (北九州市/60代男性/無職) 人のことを考える前に自然環境のことを第一に考えるべきなのではないかと思います。自然を破壊してまでやることではないと思います(下関市/40代女性/会社員・公務員)
		団体・企業	今回のルート帯による地域の産業が発展し、新たな雇用や税収も見込まれる事から賛成です。物流における速達性が向上する事で、人材不足やコストが抑えられ、諸問題の解決となります。渋滞緩和対策になり、環境問題、事故への影響が良いものとなります(北九州市/卸売・小売業)
	⑪景観資源への影響が小さいこと 【42件】 (地域住民:41件、団体・企業:1件)	地域住民	下関一門司間のルートは限られており、混むことも多いのでスムーズに移動したい。景色が好きなので、損なわないようにしてもらいたい(北九州市/30代女性/無職) 橋を掛ける様な景観を損なう(関門橋があるため2つの橋は不要)工事は止めていただきたい。 (北九州市/50代男性/会社員・公務員)
		団体・企業	橋ができると、橋のある関門の景観も新しくなる。観光資源としても橋の活用も考えられるので、市街地から眺める事が出来ることも重視すべきだと思います(下関市/建設業)
	⑫移転する家屋が少ないこと 【11件】 (地域住民:11件、団体・企業:0件)	地域住民	移転する家屋が多いと、移転費用に大きなお金もかかるのでお金をできるだけ少なくしてほしい。 (北九州市/70代以上男性/無職) 家屋の移転が工期や費用に対する一番の課題であると思うので、最も重視すべきと考えます。観光については、関門エリアを合わせての魅力ですので、ぜひとも景観を崩さず、利便性を増していただきたい。工事中の多少の不便は致し方ない(北九州市/30代女性/会社員・公務員)

⑤道路整備による影響

分類		ルート帯案(重視すべき事項)の主な意見	
道路整備による影響	⑬施工中における交通や生活環境等への影響が小さいこと【6件】 (地域住民:6件、団体・企業:0件)	地域住民	災害・事故等の代替路として必要である。施工中の影響が小さいことと、整備費用の安いルート2案が良いと思う(北九州市／70代以上男性／無職) 九州自動車道、北九州高速からのアクセスの良い事を先ず優先しルートから決定する事。建設費用ができるだけ掛からないルートを優先してほしい。工事期間中の市民への影響ができるだけ軽減できる工法で建設してほしい。ルートとしては資料の案③を希望したい(北九州市／70代以上男性／無職)
		地域住民	費用がかかる事なので、大変だとは思いますが、出来るだけ安く、利便性の良い物を造ってみたいです。渋滞の緩和は助かると思います(北九州市／40代女性／会社員・公務員) 山口と福岡の産業・観光の活性化を重視し、整備費用を極端におさえて時間がかかったり、安全性に乏しくなるようなことがないよう希望する(北九州市／50代女性／会社員・公務員)
	⑭整備費用が安いこと【280件】 (地域住民:277件、団体・企業:3件)	地域住民	将来(20～30年)を見据えた時、北九州～下関の大きな人口増が(移動も含め)見込めるかが第一。物流・観光に力を入れ、道路を有効に活用して欲しい。先行投資ではないので、出来る限り整備コストは安くして、新ルートの活性化に努めて欲しい(北九州市／70代以上男性／無職)
		地域住民	現在、特別に必要とは思わない。教育や福祉に税金を使って欲しい(北九州市／70代以上女性／主婦)
		団体・企業	より安い費用で下関～北九州間が早く移動できるようになり、関門橋・トンネルや国道2号3号渋滞緩和になれば良いと思います(北九州市／農業・林業・漁業)

⑥その他(下関北九州道路の必要性等・下関北九州道路以外について)

分類		ルート帯案(重視すべき事項)の主な意見	
その他	下関北九州道路の必要性等 【516件】 (地域住民:504件、団体・企業:12件)	地域住民	頻繁に利用することはないが観光等で関門トンネルを利用するとき(週末は)常に混雑しているイメージがあるので少しでも解消されるとよいと思う。特にトンネル内での事故があると混雑もひどくなるのでその代替路になるのであれば早期完成を強く望む。また、本州からの観光客が少しでも増加するのであれば北九州がより活性化するのはという期待もある。福岡市のような発展につながる一歩になればと思う。 (北九州市／30代女性／パート・アルバイト) 下関・北九州が福岡へのただの通り道にならないように新ルート自体が付加価値のあるものにして欲しい (下関市／30代男性／会社員・公務員) 旧彦島有料道路と北浦バイパスのように直結しないような中途半端な道路なら必要ない。住人も通過・通行する者が良い道ができたと思えるものに(下関市／40代女性／会社員・公務員)
		団体・企業	片側3車線以上は必要と思います。安全に配慮し、遊歩道と自転車道を併設して頂きたい。近い将来の山口県(下関市)と福岡県(北九州市)との経済の一体化を目指し、生活道路橋が何本か必要と思います (下関市／建設業)
	下関北九州道路以外について 【87件】 (地域住民:84件、団体・企業:3件)	地域住民	北九州空港までモノレールをのばしてほしい(北九州市／50代男性／会社員・公務員) 海上輸送ルートを複数設ければよい。2時間3時間は停まったからって日本がつぶれる訳じゃない。無駄 (下関市／60代男性／その他) 下関市で遊ぶ所が少ない。下関市の人買い物やレジャーはほとんどが小倉に行く。小倉が近くなれば、もっとお金を使って買い物やレジャーに出歩くが、下関でお金を使う人がさらに減る。 (下関市／20代男性／会社員・公務員) 道路標識を見やすくしてほしい(見落とし、逆走がある)(北九州市／70代以上女性／会社員・公務員) 道路自体必要なし(福岡市／40代男性／会社員・公務員)
		団体・企業	社員の業務利用頻度は少ないですが、下関地区工事の協力会社の半数は、北九州より来ており関門橋、関門トンネルを日々利用しています。(下関市／建設業)

■ 団体・企業からの意見

- 団体・企業からは、関門橋・関門トンネルの通行止め時の渋滞による輸送の遅れやドライバーの拘束時間などの課題とともに、関門橋・関門トンネルの代替路の重要性の声が寄せられた。
- 下関北九州道路を自動車専用道路と接続してほしいといった要望が多く、その他、重量規制の緩和といった要望があった。

	主な意見
物流全般	・平成30年7月豪雨の際は、関門橋、関門トンネルいずれも通行止めとなり輸送の遅れが生じた。最寄りの事業所で待機し、どちらかが通行できるようになってから輸送を再開した。(物流全般/A社) ・関門橋の通行止めの方が関門トンネルの通行止めよりも、渋滞はひどいと感じている。(物流全般/A社) ・関門海峡フェリーが廃止となり、迂回路もないため、災害時などの物流がストップしてしまう可能性がある。本州と九州を接続するといった観点から特殊車両の走行も勘案した構造してほしい。(物流全般/B社) ・ドライバー不足、働き方改革等もあり、今まで以上に効率的な輸送が求められており、物流車両の重量化・長大化が進むことが予測されるため、そのような物流にも対応できるような構造してほしい。(物流全般/B社) ・トラックの駐車場所も勘案して検討してほしい。駐車場所の検討にあたっては、ダブル連結トラックなどへの配慮も含めて検討してほしい。(物流全般/B社)
港湾貨物	・交通渋滞による遅延が発生したり、本来もう1本運行できるところが、運行できなくなり、翌日輸送になることがある。(港湾貨物/F社) ・渋滞による遅延を見越して、早めの出発をする対応を図ることもあるが、その分の残業が増えるなどの問題が発生する。(港湾貨物/F社) ・事前に渋滞情報が入れば、本来関門橋を走行するところを早めに渋滞を避けて走行といった対応を図っている。(港湾貨物/F社) ・陸路からフェリーに切り替えるといったことについては、渋滞は突発的なため、対応ができない。(港湾貨物/F社) ・西日本豪雨時に南九州に輸送しなければならない状況であったが、東九州自動車道を利用して時間はかかったが対応できた。(港湾貨物/F社) ・物流において、定時性の確保は非常に重要であり、下関北九州道路の整備により、少しでも定時性の確保につながればと期待する。(港湾貨物/F社) ・下関北九州道路の整備とともに、下関北九州道路を山陰道と接続してほしい。(港湾貨物/F社) ・関門橋は重量規制があるため、下関北九州道路については重量が約60tに耐えられるように整備してもらい、大量輸送が可能になればコストダウンにつながると考える。(港湾貨物/F社)
自動車関係	・関門橋が通行止めの際に、大渋滞で大幅に輸送遅れが発生したり、その日の輸送を断念し、荷主に迷惑をかけることがある。(自動車部品/D社) ・平成30年7月豪雨の際は、輸送スケジュールの大幅な変更で、輸送が2日間遅れたこともある。(自動車部品/D社) ・通行止めによる輸送の遅延などは、顧客からクレームが発生し失注するリスクやその日の輸送を断念したことによる無賃輸送など、輸送コスト増加の影響もある。(自動車部品/D社) ・スケジュールの変更により、ドライバーの拘束時間の増加、余計な輸送コストが発生することもある。(自動車部品/D社) ・通行止めとなった場合、車両を途中で待機させる対応を図ろうとしても待機場所が少なく、対応に苦慮している。(自動車部品/D社) ・本州から九州への陸上輸送時は関門橋と関門トンネルしか移動手段がなく、関門橋が通行止め時は関門トンネルの大渋滞を避けようがない状況である。(自動車部品/D社) ・関門橋と関門トンネルの同時通行止めが無いようにしてほしい。(自動車部品/D社) ・九州への別ルートか関門トンネルの渋滞が緩和してくれると、運送業界は大変助かります。(自動車部品/D社) ・関門トンネルや関門橋の老朽化が進んでいると思うので、代替路が必要であると考えます。(自動車部品/D社)

	主な意見
製鉄関係	・交通渋滞により輸送計画の変更、輸送の遅れ、運転手の拘束時間の増加などが発生する。(鉄鋼製品／E社) ・台風が接近した際はトラックが3台渋滞に巻き込まれ、4km進むのに6時間もかかった。(鉄鋼製品／E社) ・特別な場合を除いてはドライバーは1人で運転しており、拘束時間が増加するような場合は、ドライバーを途中で交代させることがあるが、高速道路での渋滞はICでしか交代できず、宿泊もできないため、高速道路の渋滞だけは何とかしてほしい。(鉄鋼製品／E社) ・代替ルートを選択ができる場合は代替ルートを使用するが、代替ルートがない場合は待機している状況である。(鉄鋼製品／E社) ・重量規制が厳しくなったこともあり2トンほど減載したが、コストを圧迫するため、重量規制が緩和される道路を整備してほしい。(鉄鋼製品／E社) ・下関北九州道路の整備により、定時性の確保やドライバーの拘束時間の短縮につながればと思います。(鉄鋼製品／E社) ・自動車専用道路を連続して走行できなければ、定時性の面で利用頻度は少なくなるため、下関北九州道路を中国自動車道などの自動車専用道路に接続してくれると非常に助かります。(鉄鋼製品／E社)
農業関係	・青果物は鮮度が最も重要であり、1日でも早く運びたいが、予定通り市場に輸送できなかった場合、スーパー等の販売店で欠品が生じることや特売品といった催し物の場合は消費者から販売店への信頼低下といった経済的な被害が発生することもあり、確実な輸送を徹底している。(農業関係／G社) ・台風などで関門橋が通行止めになりそうな場合は、輸送を1日早めることや1日遅らせるといった対応を図っている。(農業関係／G社) ・フェリーの選択肢もあるが、飛び込みでの利用は予約が取れないことや積込時間が出航時間に間に合わない等の理由で陸送を選択している。(農業関係／H社) ・トラックドライバーの労働規制等もあり、より一層効率的な輸送が求められており、九州と本州を接続する道路が増えることは助かる。(農業関係／G社) ・下関北九州道路から中国自動車道や山陰自動車道への高速アクセスを検討してほしい。自動車専用道路と接続しないと、下関北九州道路効果は最大限に発揮されない可能性がある。(農業関係／G社)
水産関係	・輸送に遅れが生じそうになったことはあったが、ルートの変更で回避できたため、輸送の取り止めや翌日への遅延といった大きな影響はない。(水産関係／I社) ・関門橋や関門トンネルの通行止め時は通行できる方を選択して迂回している。どちらも通行止めの場合は、通行止めが解除されるまで待機している。(水産関係／I社) ・通行止めによりお客様への提供ができなくなることが一番の問題であると考えているため、関門橋や関門トンネルの通行止め時に代替路として使用できる可能性ある下関北九州道路の整備に期待している。(水産関係／I社) ・鮮魚の輸送は鮮度が重要であるため、速達性も重要視している。下関北九州道路の下関側は旧彦島有料道路ではなく、中国自動車道までのアクセス性向上も併せて検討していただきたい。(水産関係／I社)
畜産関係	・通行止めによる渋滞により、輸送に遅れが発生し、納品日の変更を行ったことや、納期の遅延に伴い発生する取引先の損益が発生し、商品の値引きが発生したこともある。(畜産関係／J社) ・関門橋が通行止め時は関門トンネルを代替ルートとして使用するか、通行止めの解除まで待機するといった対応を図っている。関東向けの輸送については門司港-大阪南港のフェリーを事前に予約して対応を図ったこともある。(畜産関係／J社) ・下関北九州道路の整備により、生産量の増加まではいかないが、定時性の確保、出発時間の延長、当日製造・発送の余裕時間の確保、ドライバーの拘束時間の短縮など、生産活動の選択肢が広がるといった波及効果に期待している。(畜産関係／J社) ・下関北九州道路以北の中国自動車道や山陰自動車道までのアクセスが重要である。北九州側は都市高速道路と連続性が確保されているように感じるが、下関側は高速道路の連続性がなく、混雑した市街地を経由することで速達性が低下することが懸念される。(畜産関係／J社)

	主な意見
観光関係	・門司と下関は一つの観光地として考えており、関門汽船により、お互いにもっていないところを補填しあういい関係にある。(観光関係／L社) ・関門トンネルや関門橋が通行止めになることで、観光に行こうとしていた人達が帰っていく傾向にある。(観光関係／L社) ・関門トンネルの事故ひとつで観光客が全く来なくなる。特に連休中などの場合は、大打撃を受ける。(観光関係／L社) ・台風や豪雨などが多かった今の気象を考えると、北九州と下関を結ぶルートがもう一つは欲しい。(観光関係／L社) ・新たな観光イベントとして、釜山のように関門橋から滝のような花火がしたいという声がある。しかし現状では橋が封鎖されてしまうので不可能なため、もう一つ別の道ができれば実現の可能性が高まる。(観光関係／L社) ・下関北九州道路により観光業界が登りあがる起爆剤になることを期待する。(観光関係／L社)
公共交通関係(バス等)	・どの案でもあったに越したことはない。(公共交通関係／M社) ・下関以降の先線の整備が必要だと考える。タクシーは公共交通で行けない場所に迅速に行く必要があり、渋滞などは深刻な課題となるのでアクセス性を高めてほしい。(公共交通関係／M社) ・関門橋が通行止めになると基本的には運休するほど、関門トンネルは劣悪な交通混雑が発生し、活用できない。(公共交通関係／N社) ・速達性より、定時性が重要であるため、九州と本州を接続する路線が増加することはメリットである。(公共交通関係／N社) ・関門トンネル・関門橋の通行止め時の交通渋滞は高速バスだけでなく、路線バスにも大きく影響し、大きな課題である。(公共交通関係／O社) ・自動車専用道路はどんな時でも渋滞しない様に対応が必要であると考え。(公共交通関係／O社) ・観光バスの観点から、新しい行程や話題性及び魅力ある九州山口地区の観光素材として活用できることに期待している。(公共交通関係／P社) ・駅や空港など他の交通機関との接続が発生するため、移動時間の正確性が重要である。(公共交通関係／P社)
緊急車両関係(救急等)	・通行止めにより、職員の通勤や市内に渋滞が発生し、市内の移動に支障があった。(緊急車両関係／Q社) ・災害や事故などに対応するため、本州と九州を結ぶルートを増やすことで、本州と九州を分断するリスク回避となり、有事の際、救助や支援に寄与できる。(緊急車両関係／Q社) ・北九州市内へ移動する際は関門トンネル、福岡市内など遠方へ移動する際は関門橋を利用する。(緊急車両関係／R社) ・関門トンネル付近の一般道が渋滞し、市内の現場到着が遅れる。(緊急車両関係／R社) ・基本的に下関市の病院に搬送しているが、北九州市の病院に搬送する際に関門橋を利用している。関門トンネルは片側一車線であり、追い抜きなどができず、搬送における安全面を考慮し、基本的に関門橋を利用している。(緊急車両関係／S社) ・下関市内の病院で処置できない症状(心臓病や脳疾患など)や北九州市に日常のかかりつけ病院がある場合などに北九州市への搬送を行っているが、年に数回程度である。(緊急車両関係／S社) ・北九州市内への搬送ができないだけでなく、関門橋や関門トンネルが通行止めになることで下関市内に渋滞が発生し、通常よりも搬送に時間がかかる。(緊急車両関係／S社) ・関門橋、関門トンネルの代替路としての選択は徳山～大分のフェリーを利用するしかなく、北九州市への搬送は不可能になる。(緊急車両関係／S社)

■ 山口県

		主な意見	
政策目標	暮らし	①下関市～北九州市間が早く移動できること	両市中心部には商業施設や文化施設が多く立地しており、交流人口の増加によりにぎわいの創出を図るためには、両市中心部間が近づく(移動時間短縮)ルート帯が望ましい。
		②下関市と北九州市においてより多くの人が交流できること	両市間では、通勤・通学で1日約1万人の往来があり、また、救急搬送も年間50件程度行われているが、両市間を結ぶ道路網には、迂回・渋滞・通行止めなどの課題がある。生活の利便性向上や安心安全の確保により両市の発展に資するため、両市からの30分圏域を拡大するルート帯が望ましい。
		③国道2号・国道3号などの渋滞が少なくなること	両市の中心部間を結ぶルートとなる国道2号や国道9号、県道下関港線等では慢性的な渋滞が発生し、市民生活や企業活動に支障を来しているため、渋滞緩和が図られるルート帯が望ましい。
	産業・物流	④物流拠点(下関側・北九州側)と九州・本州間の広域的な物流における速達性が向上すること	広域的な物流拠点である長州出島や下関港国際ターミナル、JR貨物下関駅から九州方面への輸送は市内を通過し大きく迂回を強いられるため、効率的な輸送が可能な北九州都市高速道路に短絡するルート帯が望ましい。
		⑤沿線地域の産業拠点間における速達性が向上すること	下関市と北九州市の企業間では、自動車部品をはじめ様々な製品や原材料が陸送により取引されている。新たな企業の誘致や取引の拡大に繋がるよう物流の効率化が図られるルート帯が望ましい。
	観光	⑥下関市と北九州市の観光地間の移動時間が短くなり、周遊観光がしやすくなること	下関市には、歴史・文化遺産などの多くの観光地があるが、九州から市内の観光地へのアクセスは、同じ位置にある関門橋か関門トンネルを通るルートに限定される。市内の観光資源を最大限に活かし観光客数の増加を図るためには、北九州市から下関市へ短時間で移動でき、周遊観光の実現により、下関市内への観光客の誘客が促進されるルート帯が望ましい。
		⑦クルーズ船から観光地間の移動時間が短くなり、クルーズ観光の魅力が向上すること	クルーズ船が寄港した際は、滞在時間が限られることから、両市の観光地を巡るバスツアーが少なく、近くの観光地を巡るツアーが主流となっている。両市の観光客数の増加に繋げていくためには、寄港地から短時間で移動可能な観光地の数を増やすことができるルート帯が望ましい。
	代替路	⑧関門橋・関門トンネルの通行止め時(災害・事故・補修工事等)に代替路として使用できること	本州と九州の大動脈である関門橋・関門トンネルについては、気象や補修工事、事故等により通行規制が頻発しており、ひとたび通行止めが発生した際は、市民生活や企業活動へ大きな影響を与えている。近年、大規模災害が頻発する中、災害発生時の応急活動が迅速・円滑に実施できるよう、本州と九州の大動脈である関門橋・関門トンネルの代替路の確保が必要である。
道路整備による影響	⑨生活環境(大気質・騒音)への影響が小さいこと	当該道路は、供用後多数の車両が通行すると想定され、計画の3つのルート帯案はいずれも住居や工場などのある地域を通ることから、通行車両から発生する排気ガスや騒音による生活環境への影響を可能な限り低減できるよう配慮していただきたい。	
	⑩自然環境(貴重な動植物や生態系など)への影響が小さいこと	必要な調査を行い貴重な動植物の保全を行うなど、自然環境への影響が極力小さくなるよう配慮していただきたい。	
	⑪景観資源への影響が小さいこと	周囲の景観と調和し、橋梁が重要な景観資源の一つとなるよう、良好な景観形成に配慮をしていただきたい。	
	⑫移転する家屋が少ないこと	彦島地区は平地が少なく、事業による家屋移転の際は地区外となる可能性高く、人口減少が懸念されることから、家屋等への影響は極力少ないことが望ましい。	
	⑬施工中における交通や生活環境等への影響が小さいこと	道路建設作業等によって発生する騒音、振動、粉じん、大気汚染物質による生活環境等への影響を可能な限り低減するよう、また汚水(濁水等)による水環境への影響が極力生じないよう十分配慮していただきたい。	
	⑭整備費用が安いこと	期待される整備効果が十分に発揮されたうえで、より経済性に優れるルートが望ましい。	
その他		今回のルート別、項目別の評価結果から、H30に地域が推奨案としたルート帯である案②が望ましいことが確認できた。	

■ 福岡県

			主な意見
政策目標	暮らし	①下関市～北九州市間が早く移動できること	両市の中心部には、商業施設や高次救急医療施設、官公庁が集積しており、買い物やレジャー目的の往来者が多い事に加え、約1万人/日の通勤・通学者が北九州市と下関市間を往来しているなど、一体となった経済圏を形成していると言える。このため、両市民の利便性の向上や地域活性化のため、両市中心部間の移動時間は短縮される案が望ましいと考える。
		②下関市と北九州市においてより多くの人が交流できること	両市中心部からの30分圏域拡大は、商業施設や高次救急医療施設へのアクセス向上に伴う、地域経済の活性化や救急患者の安全性向上などに資することから重要な要素であると考ええる。
		③国道2号・国道3号などの渋滞が少なくなること	両市中心部を結ぶ幹線道路(国道2号、3号、199号等)における慢性的な交通混雑は、生産性の低下をもたらす要因であり、下関北九州道路は、これらの幹線道路の渋滞緩和に寄与するルートが望ましいと考える。
	産業・物流	④物流拠点(下関側・北九州側)と九州・本州間の広域的な物流における速達性が向上すること	物流拠点から規格の高い道路(高速道路)へのアクセス性は、物流の定時性および速達性に影響する。両地域には物流拠点が点在していることから、より多くの拠点から規格の高い道路へのアクセス性が向上するルートが望ましいと考える。
		⑤沿線地域の産業拠点間における速達性が向上すること	両地域には、自動車関連産業などが集積しており、企業間取引があることから、サプライチェーンの強化と生産性向上のために輸送時間の短縮が必要であると考ええる。
	観光	⑥下関市と北九州市の観光地間の移動時間が短くなり、周遊観光がしやすくなること	両市における観光地は点在しており、各地点の移動には時間を要している。循環型周遊観光の実現により、30分以内で移動可能な主要観光地の組合せの増は、総入り込み観光客数と滞在時間の増加につながると期待されることから、組合せ数が最も多くなる案が望ましいと考える。
		⑦クルーズ船から観光地間の移動時間が短くなり、クルーズ観光の魅力が向上すること	近年、北九州港、下関港共にクルーズ船の寄港回数が増加傾向にある中で、地域経済の活性化のためには、寄港地から主要観光地への移動時間短縮は重要な要素であり、より多くの主要観光地へ移動時間が短縮する案が望ましいと考える。
	代替路	⑧関門橋・関門トンネルの通行止め時(災害・事故・補修工事等)に代替路として使用できること	近年、全国的に災害が頻発化、激甚化、広域化しており、発災後の救命・救急活動や復旧・復興活動のためには代替路は欠かせないと考える。また、左記活動を担う緊急車両は、より災害に強く広域移動が可能である高規格道路へのアクセス性が重要であることから、高規格道路のICへの所要時間が短い案が望ましいと考える。
道路整備による影響	⑨生活環境(大気質・騒音)への影響が小さいこと	新設道路の整備にあたっては、大気質や騒音といった生活環境への影響を最小限に抑えるべきであり、影響を与える可能性が小さい案が望ましいと考える。	
	⑩自然環境(貴重な動植物や生態系など)への影響が小さいこと	新設道路の整備にあたっては、動植物の生息・育成地や生態系等への影響を最小限に抑えるべきであり、影響を与える可能性が小さい案が望ましいと考える。	
	⑪景観資源への影響が小さいこと	新設道路の整備にあたっては、景観資源への影響を最小限に抑えるべきであると考ええる。	
	⑫移転する家屋が少ないこと	家屋等の移転は、生活者や事業者への負担にくわえ、補償費(事業費)の増につながることから、極力少ない方が望ましいと考える。	
	⑬施工中における交通や生活環境等への影響が小さいこと	市民の生活や企業活動を考えると、施工中における交通や生活環境等への影響は最小限に抑えるべきであり、集落や市街地を概ね回避する案が望ましいと考える。	
	⑭整備費用が安いこと	必要なインフラは整備すべきであるが、財政負担の面、費用対効果の面から整備に要する費用は低い方がよいため、費用が最小の案が望ましいと考える。	
その他			総合的な観点から案②が望ましいと考える。

■ 北九州市

			主な意見
政策目標	暮らし	①下関市～北九州市間が早く移動できること	両市の中心部を近づけることで、交流人口の増加、生活圏の拡大を図ることに加え、アクセス性が高まり、更なる地域間連携を図ることができるため、両市中心部の移動時間が最も短縮される案が望ましい。
		②下関市と北九州市においてより多くの人が交流できること	関門海峡を挟んで120万人を超える都市圏を形成している。また、北九州市と下関市両市間の通勤・通学の往来が1日あたり約1万人あるなど、両市間のアクセスの向上に伴い、両市の人口増加や地域経済の活性化に繋がるものと考えている。
		③国道2号・国道3号などの渋滞が少なくなること	両市の中心部及び両市を結ぶ幹線道路(国道2号、3号、199号)では、慢性的な交通渋滞が発生しており、交通を分散し、幹線道路の渋滞緩和に最も寄与するルートが望ましいと考えている。
	産業・物流	④物流拠点(下関側・北九州側)と九州・本州間の広域的な物流における速達性が向上すること	本州や九州の玄関口として、多様な産業・物流拠点の連絡性を高めるとともに、多重性を確保し、円滑で安定した物流を実現できるルートが望ましいと考えている。
		⑤沿線地域の産業拠点間における速達性が向上すること	北九州市の日明、洞海湾、響灘地区、下関市の彦島西山・福浦、長府扇町、長州出島地区等に工場が集積し産業拠点を形成している。産業・物流の輸送時間が短縮されることで、運搬効率が向上し、生産性の向上や新たな企業間取引、雇用機会の創出等が期待できる。
	観光	⑥下関市と北九州市の観光地間の移動時間が短くなり、周遊観光がしやすくなること	関門海峡周辺の観光資源を有機的に繋げ、循環型周遊ルートを形成することで、地域観光の魅力が向上し、主要観光地間の移動時間が短縮され、滞在時間の増加も期待されることから、両市間を30分以内で移動可能な主要観光地数が最も多いルートが望ましいと考えている。
		⑦クルーズ船から観光地間の移動時間が短くなり、クルーズ観光の魅力が向上すること	北九州市の観光客数は増加傾向にあり、下関市の観光客数は横ばいといった状況を勘案し、両市間のクルーズ船等と主要観光地間の移動時間が短縮することで周遊観光の実現に寄与し、両市の観光客数の増加が期待できるルートが望ましいと考えている。
	代替路	⑧関門橋・関門トンネルの通行止め時(災害・事故・補修工事等)に代替路として使用できること	関門橋及び関門トンネルでは自然災害や事故、補修工事による通行止めが発生しており、通行止めによる著しい交通渋滞が市民生活や企業活動へ大きな影響を及ぼしているため、関門橋及び関門トンネルを利用しなかった場合の迂回時間が最も短いルートが望ましいと考えている。
道路整備による影響	⑨生活環境(大気質・騒音)への影響が小さいこと	道路整備による交通量の増加に伴う、大気質や騒音などの生活環境への影響が懸念されるため、供用後の影響が最小限に抑えられるルートが望ましいと考えている。	
	⑩自然環境(貴重な動植物や生態系など)への影響が小さいこと	道路整備にあたっては、動植物の生息・育成地や生態系等への影響を最小限に抑えるべきであり、影響を与える可能性が小さいルートが望ましいと考えている。	
	⑪景観資源への影響が小さいこと	関門海峡には多くの景観資源が点在しており、それらへの影響を最小限に抑えることができるルートが望ましいと考えている。	
	⑫移転する家屋が少ないこと	移転家屋の数は、移転交渉等に不測の時間を要し、事業が長期化する恐れがあることや補償費(事業費)の増加にも繋がることから、できるだけ少ないルートが望ましいと考えている。	
	⑬施工中における交通や生活環境等への影響が小さいこと	施工中の交通や生活環境等への影響を最小限に抑えることができるルートが望ましいと考えている。	
	⑭整備費用が安いこと	財政負担や公共事業の費用対効果は重視されるものであり、少しでも安価な道路整備が望まれる。	
その他		総合的には、両市を最短で結び、混雑緩和も期待でき、事業費が最も安価である案②が望ましいと考えている。	

■ 下関市

			主な意見
政策目標	暮らし	①下関市～北九州市間が早く移動できること	サービス速度の向上が必要であり、両市中心間の移動時間が短縮されるルート帯が重要と考える。
		②下関市と北九州市においてより多くの人が交流できること	通勤通学の結びつきが強い実情から、移動時間の短縮と30分圏域人口の拡大が図られることは重要と考える。
		③国道2号・国道3号などの渋滞が少なくなること	県内外からの観光来訪者は下関IC及び関門トンネル経由のため、市民の生活道路において慢性的な渋滞が発生しており、観光型渋滞の緩和及び車両の分散化による移動時間の短縮が図られるルート帯が望ましいと考える。
	産業・物流	④物流拠点(下関側・北九州側)と九州・本州間の広域的な物流における速達性が向上すること	関門海峡を挟んでの企業間取引の強い地域であることから、物流拠点の速達性の向上が図られるルート帯が望ましいと考える。
		⑤沿線地域の産業拠点間における速達性が向上すること	現道の慢性的な渋滞により、多くの企業活動に支障が生じていることが考えられるため、産業拠点を結ぶ上で、定時性が確保できる道路整備が必要である。 両市の移動距離がより短いルートであれば、輸送時間の短縮が図られ、地域経済の活性化が生まれるものと考ええる。
	観光	⑥下関市と北九州市の観光地間の移動時間が短くなり、周遊観光がしやすくなること	平日休日問わず交流人口が増加し地域活性化が図られるよう、対象区間に多くの観光施設が存在し、両市間の移動時間の短縮が図られるルート帯が望ましいと考える。
		⑦クルーズ船から観光地間の移動時間が短くなり、クルーズ観光の魅力が向上すること	滞在時間が限られるクルーズ船は移動時間を要さない観光地の多さが重要であり、下関市中心部と北九州市中心部を結ぶ上で、定時性・速達性が図れるルート帯が望ましいと考える。
	代替路	⑧関門橋・関門トンネルの通行止め時(災害・事故・補修工事等)に代替路として使用できること	関門トンネルの通行止め頻度が高く、鉄道等の公共交通が不通となることもあるため、代替路の機能を有することが重要である。また、気象条件などの通行止めとなりうる条件に対して、柔軟に対処できる広域的な代替機能の確保が消防防災の観点からも必要である。
道路整備による影響	⑨生活環境(大気質・騒音)への影響が小さいこと	大気質・騒音の影響が回避又は十分に低減されるルート帯を選択いただきたい。	
	⑩自然環境(貴重な動植物や生態系など)への影響が小さいこと	自然環境への影響が回避又は十分に低減されるルート帯を選択いただきたい。	
	⑪景観資源への影響が小さいこと	関門景観計画、関門景観条例の趣旨を踏まえ、関門地域の景観の魅力を更に高めることができるルート帯が望ましい。	
	⑫移転する家屋が少ないこと	彦島は比較的人口が密集しているエリアが点在しているため、家屋・事業所の移転等が少ないルート帯が重要と考える。	
	⑬施工中における交通や生活環境等への影響が小さいこと	当該区間への新たな道路整備はできる限り早く施工着手、供用を望んでいるため、集落や店舗等への影響を最小限に抑えることは重要と考える。	
	⑭整備費用が安いこと	走行性や安全性など必要な機能を満足した上で費用対効果を考慮し、できるだけ費用を抑えた整備は重要と考える。	
その他		総合的には、移動時間の短縮が図られ、家屋・事業所の移転等が少ない案②が望ましいと考える。	

- 令和2年7月豪雨時では関門橋が通行止めとなり、関門トンネルに交通が集中し、周辺部が渋滞。
- 関門トンネル・関門橋を利用する交通需要の約8割が広域交通(地域内外・通過交通)であり、通行止めにより約7万台/日に影響する可能性があり、地域のみならず広域交通にとっても課題となっている。

○令和2年7月の豪雨時の影響

通行止め前



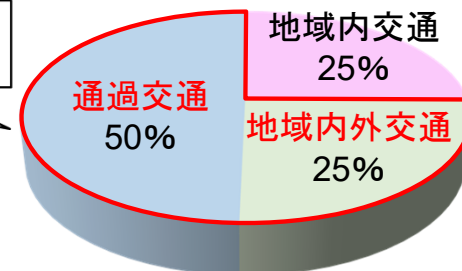
通行止め中



○通行止めによる本州-九州間の広域物流への影響

□関門トンネル・関門橋を利用する交通需要

関門トンネル・関門橋を利用する交通需要の約8割が広域交通



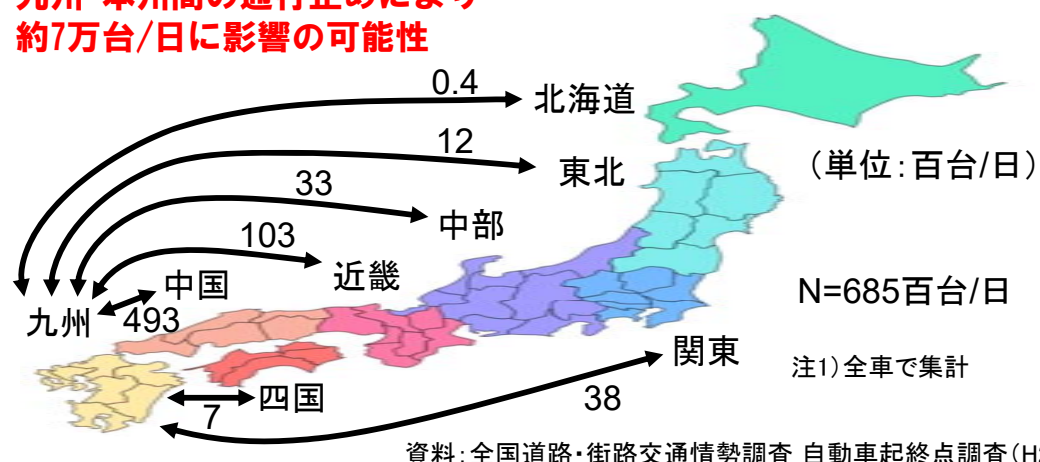
注1) 全車で集計

注2) 北九州市・下関市を地域内として集計

資料: 全国道路・街路交通情勢調査 自動車起終点調査 (H27)

□通行止めの影響が全国に影響

九州-本州間の通行止めにより約7万台/日に影響の可能性



本州方面へのルートは関門橋、関門トンネルに限られており、関門橋・関門トンネルのどちらかが通行止めになると、通行止めではない路線は大渋滞となる。特に関門橋が通行止めになると、関門トンネルはほとんど動かず、配送時間が全く読めなくなります。



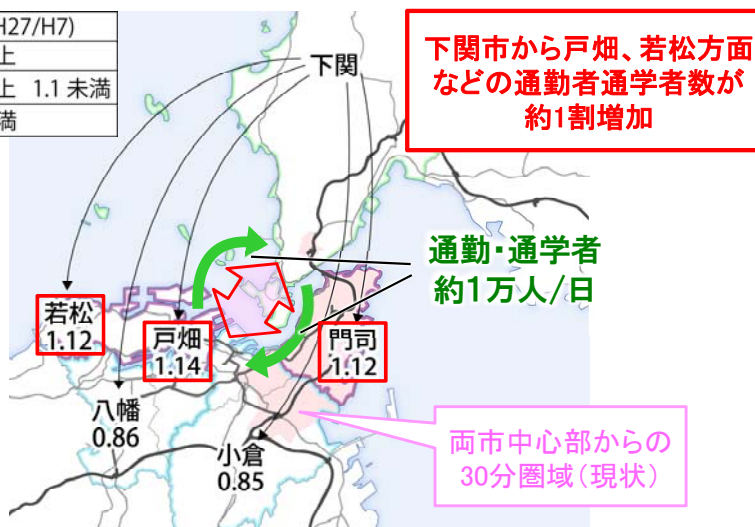
(トラック事業者)

- 下関市～北九州市間は1日あたり約1万人の通勤・通学による往来があるが、両市を結ぶ関門トンネルでは事故等による通行止めが2日に1回以上と頻発。両市を往来する交通にも大きな影響を与えている。
- 関門トンネル・関門橋の通行止め時による交通混雑は両市を往来する交通のみならず、域内交通にも支障をきたしている。

○下関市と北九州市間の移動

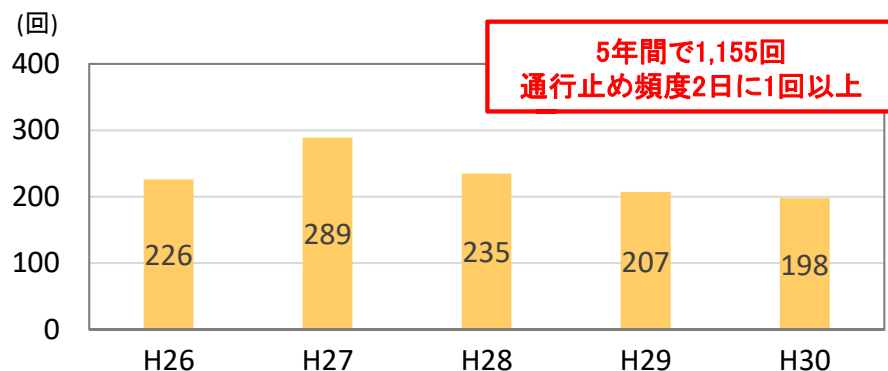
・下関市から北九州市への通勤・通学流動の伸び(H27/H7)

伸び率(H27/H7)
1.1 以上
1.0 以上 1.1 未満
1.0 未満



資料:国勢調査

・関門トンネルの事故・落下物等による通行止め回数



資料:通行止め回数_NEXCO西日本

○通勤通学・公共交通・救急活動など、日常生活に影響



渋滞延長(下関市)
7.2km→31.2km
(約4.3倍増加)

渋滞延長(北九州市)
89.3km→129.3km
(約1.5倍増加)

平常時: R2.6.30 18時台
通行止め時: R2.7.7 18時台

注) 全国道路・街路交通情勢調査における対象路線を集計

資料:ETC2.0プローブデータ

□通勤への影響(北九州市内・下関市内の通勤通学者数:約52万人/日)

近年、豪雨、地震、交通事故時に関門トンネルと関門橋が通行止めになり、大渋滞が発生。通常より通勤に多大な時間を要することが多くなっています。



(北九州市在住会社員)

□路線バスへの影響(通行止めにより8時間遅延の事例あり)

関門トンネルの片側通行規制時に関門橋が通行止めとなり、一般道も都市高速道路も大渋滞となり、市内の路線バスで最大8時間も到着が遅れたことがあります。



(路線バス業者)

□救急活動への影響(両市の管内救急搬送件数:約7万回/日)

通行止めの影響で中国自動車道まで渋滞が発生した際、中国自動車道で体調不良の救急要請がありましたが、救急車が現場にたどり着けないほどの渋滞でした。その際は警察に応援要請を行い、救急要請のあった車両をICまで誘導し、別の救急車でICから搬送したといったことがありました。

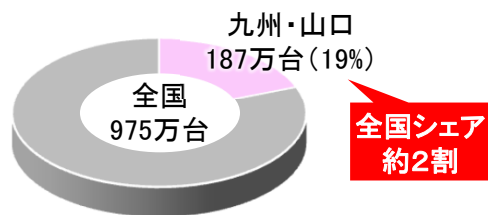


(消防関係者)

- 北九州市は製造品出荷額の約4割が鉄鋼など、重量物を扱う産業が盛んである。九州一本州間における特殊車両の約8割が関門橋を経路申請しているが、関門橋の渋滞・通行止め時には、近接する関門トンネルにも影響するなど、代替路として活用しにくい。
- 関門橋・関門トンネルともに通行止めの際は、便数の制約からフェリーも活用しにくく、サプライチェーンに課題。

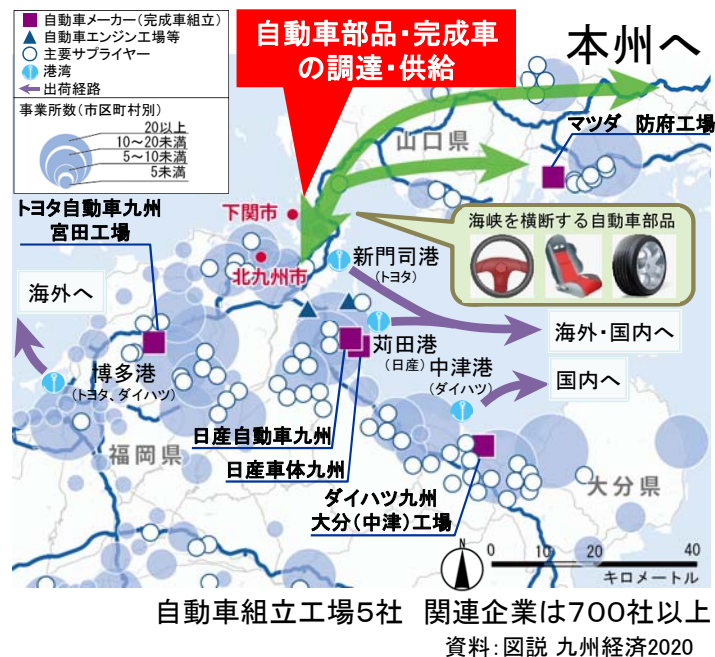
○海峡を横断する自動車部品

- ・自動車生産台数の全国シェア



資料:九州経済産業局、自動車メーカーHP 台数はH30年度の数値

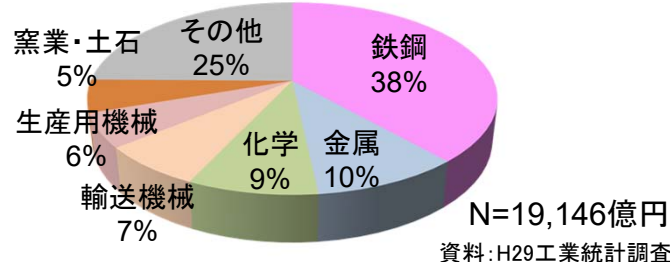
- ・自動車関連企業の立地状況と輸送の流れ



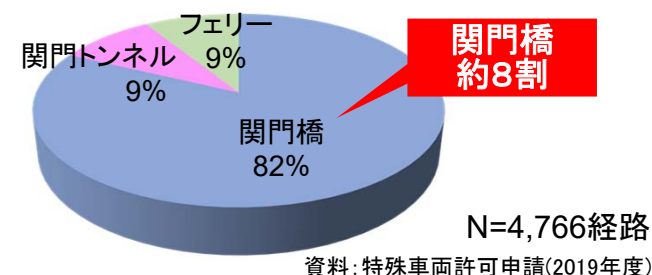
○重量物輸送における関門橋・関門トンネルの代替性が課題

- 製造品出荷額割合(北九州市)

鉄鋼などの重量物を扱う産業が主産業



- 九州一本州間における特殊車両の輸送経路(申請経路数)



- ・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**となっている。
- ・関門橋と関門トンネルが近接していることもあり、**関門トンネルが通行止めになると関門橋が渋滞、関門橋が通行止めになると関門トンネルが渋滞**といった状況となっている。



○関門橋・関門トンネル通行止め時の代替輸送手段の確保が課題

- 九州一本州間におけるフェリー航路

関門橋・関門トンネルの通行止め時には代替輸送手段としてフェリーの活用が考えられるが、九州一本州間のフェリー航路数は8航路であり、うち6航路が1便/日と便数が限られている。



- ・陸上輸送に比べて、**海上輸送の方が輸送時間・コストが多くなる**場合があります。
- ・本州への陸上ルートは関門橋と関門トンネルしかなく、海上ルートは**山口・広島・岡山等への便数が少ない**です。
- ・通行止め時は突発的なこともあり、**フェリーの予約も取れません**。

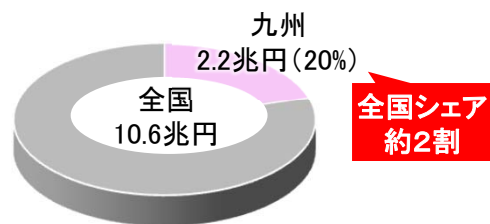


3-5. 意見聴取を踏まえた課題の再整理<通行止め時の産業(農畜水産関係)への影響>⁴²

- 九州発の農畜水産品の約9割が関東・中国・近畿への輸送であり、関東への輸送が約5割を占める。
- 災害時も含め、輸送の遅れは市場などの顧客や消費者からの信頼低下にもつながるといった問題があり、輸送にあたっての定時性・速達性・代替性が課題となっている。

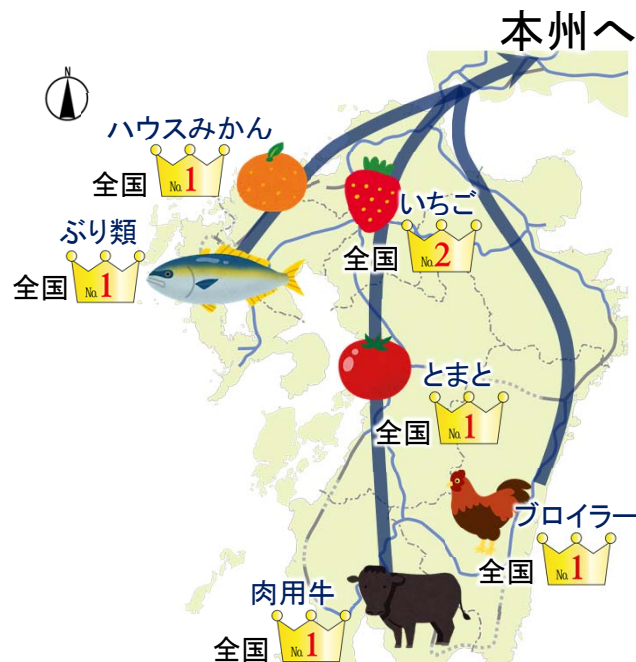
○農畜水産品を全国へ供給

- ・農畜水産物の産出額の全国シェア



資料: 生産農業所得統計(H30)、漁業産出額(H29)

- ・農畜水産品の流通の流れ

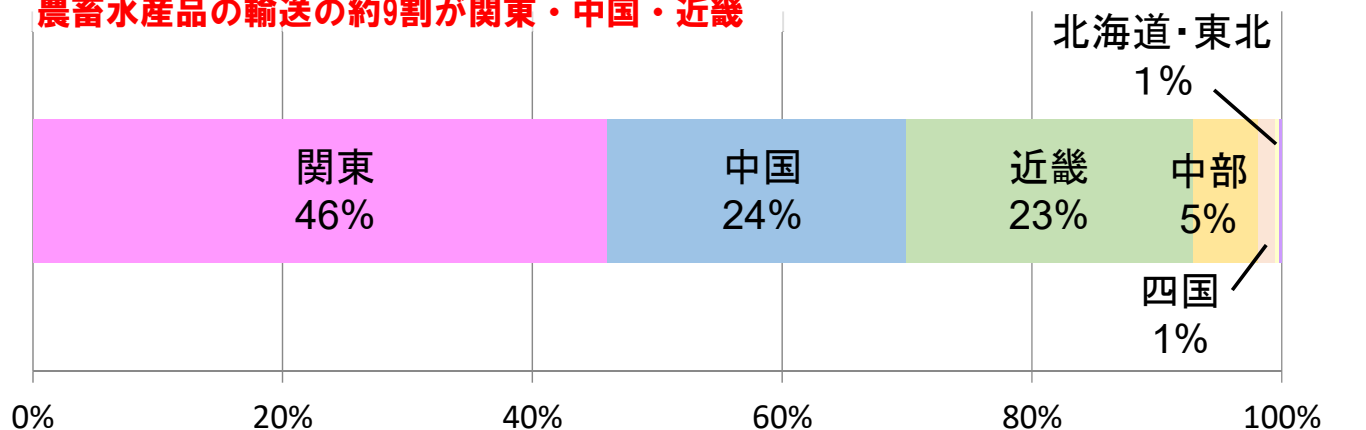


資料: 作物統計(H30)、生産農業所得統計(H30)、海面漁業生産統計(H30)

○農畜水産関係への影響

- 九州発の農畜水産品における方面別輸送割合(重量トンベース)

農畜水産品の輸送の約9割が関東・中国・近畿



注1) 輸送手段は陸上・海上・航空輸送の全て
注2) 九州内、沖縄は除く

N=36,525トン

資料: H27全国貨物純流動調査

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。輸送の遅れによる販売店での欠品などがないように、生産者やドライバーへの負担はありますが、台風など通行止めの可能性がある場合は輸送を1日早めることや1日遅らせるといった対応をしています。



(農業協同組合)

主にアジですが、鮮魚を大阪・名古屋・東京に関門橋を利用して輸送しています。鮮度が重要ですが、通行止めなどで輸送が遅れそうになる際はルートの変更、両方が通行止めの際は解除されるまで待機するしかない状況です。



(漁業運送業者)

牛、豚全般の加工品を関東・中部・関西・中国に関門橋を利用して輸送しています。輸送が遅れ、納品日の変更を行ったり、商品の値引きするといったことがあります。関東向けの輸送については事前に門司港→大阪南港のフェリーを予約しておくといった対応を図ることもあります。

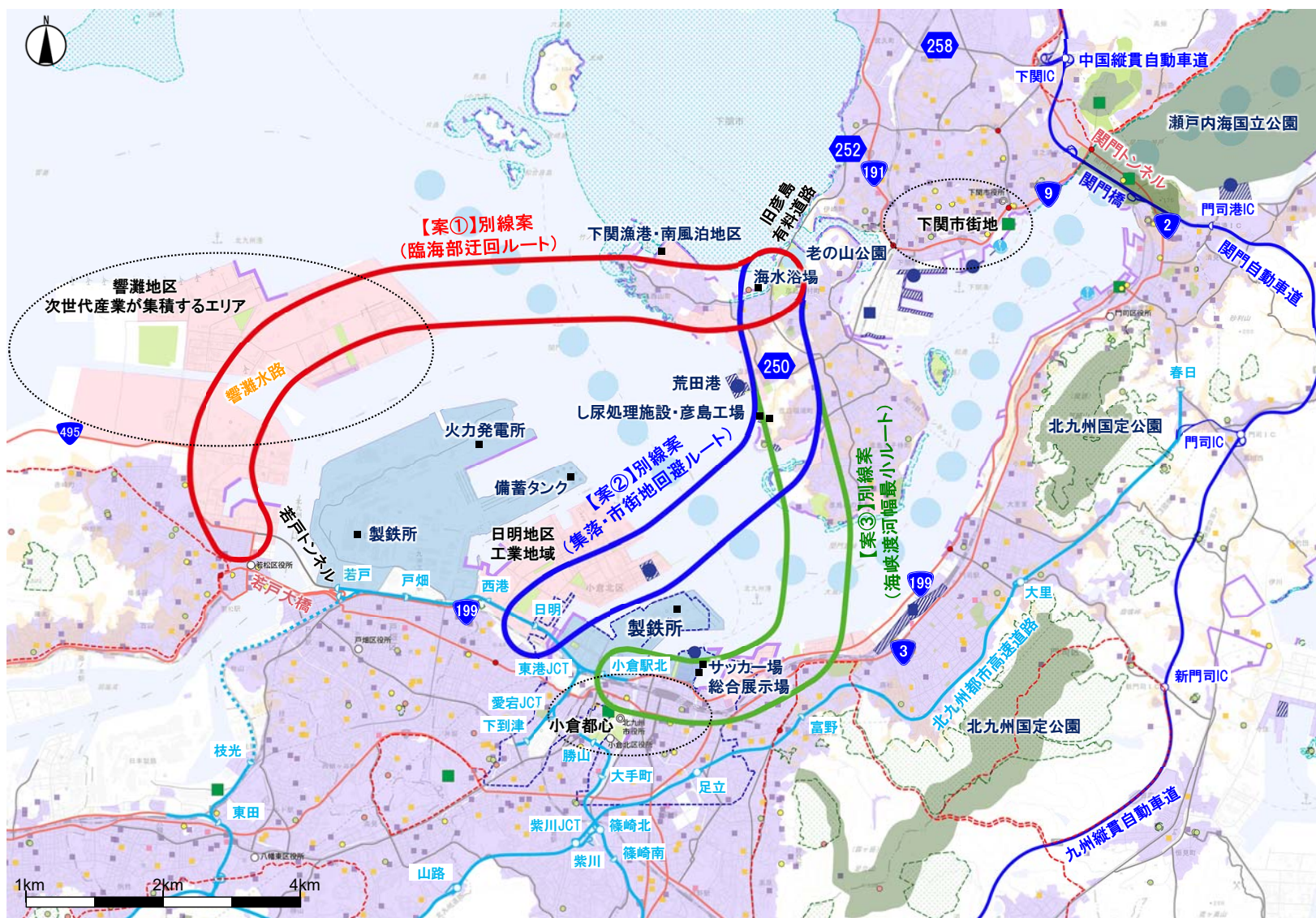


(畜産加工販売業者)

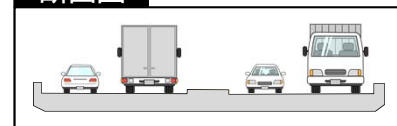
4. 対応方針(案)の検討

■比較ルート帯案の設定

- 【案①】臨海部の産業拠点の連絡性を高める案
- 【案②】両市中心部を結ぶとともに、集落や市街地を可能な限り回避した案
- 【案③】両市中心部を結ぶとともに、海峡渡河部の距離を最小とした案



断面図



※海峡部の構造形式は 橋梁

- 凡 例
- ◎ 市役所
 - 区役所
 - 学校
 - 病院(第2次・第3次)
 - 神社・仏閣・墓地
 - 大規模施設(火力発電・製鉄所等)
 - 工場・商業施設等
 - 集落・市街地等
 - 公園
 - 自然公園(国立・国定)
 - 重要な動物種の生息地
 - 重要な植物種・群落の生育地
 - 生態系の保全上重要であってまとまって存在する自然環境
 - 主要渋滞箇所
 - 指定文化財(史跡・建造物)
 - 津波浸水想定区域
 - 河川洪水浸水想定区域
 - 土砂災害警戒区域
 - 景観資源
 - 観光地
 - 物流拠点(鉄道)
 - 物流拠点(港湾)
 - クルーズ船着岸地区
 - ターミナル
 - その他公共施設等

4-2. 対応方針(案)の検討 <複数案の比較>

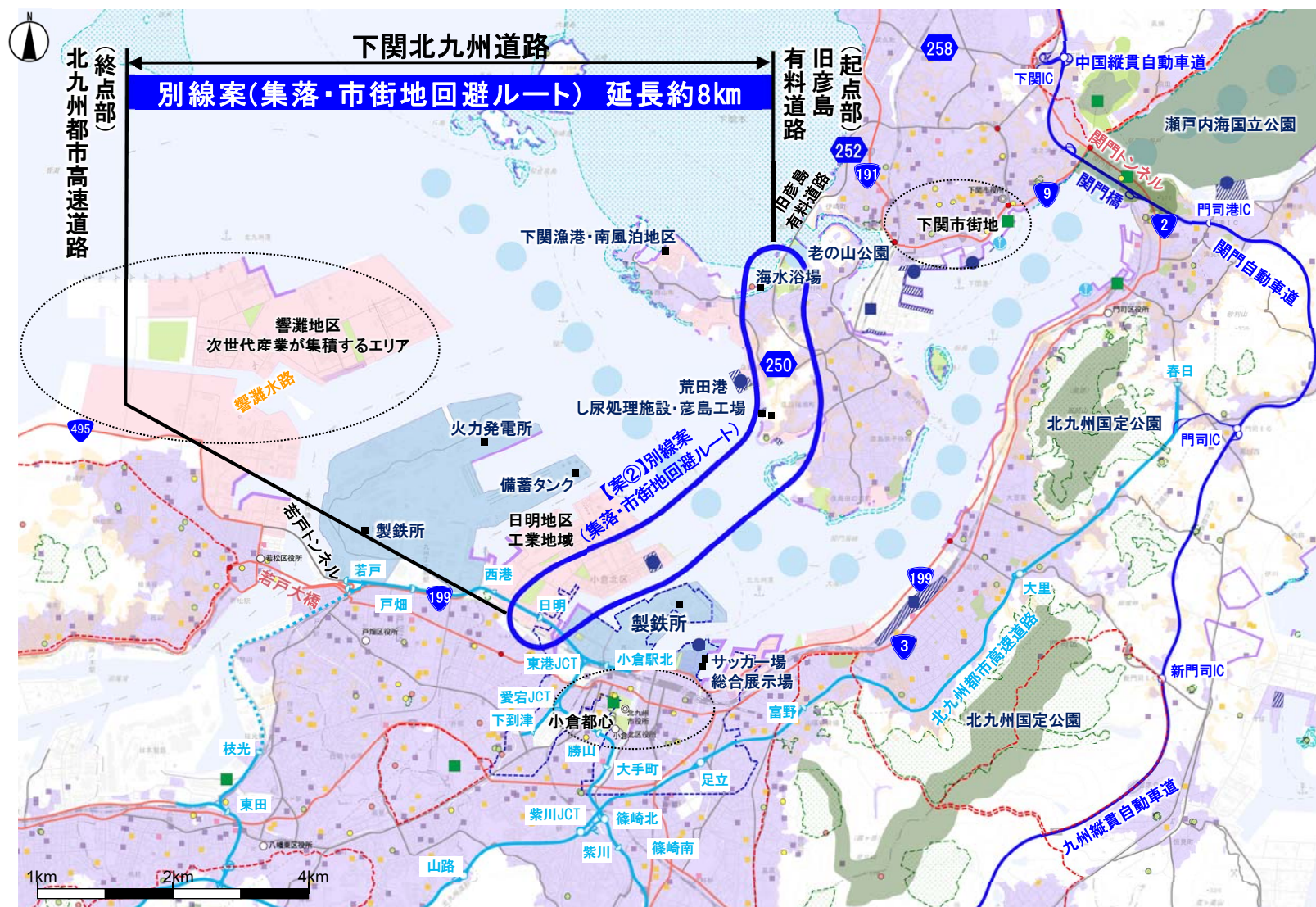
○比較評価の結果、地域等からの意見聴取結果にて重要視されている政策目標の達成が見込めるほか、道路整備による影響についても、他案より総合的に優れていることから、ルート帯案については、【案②】別線案(集落・市街地回避ルート)を対応方針(案)とする。

評価指標		【案①】別線案(臨海部迂回ルート)	【案②】別線案(集落・市街地回避ルート)	【案③】別線案(海峡渡河幅最小ルート)
項目	評価指標	臨海部の産業拠点の連絡性を高める案 〔 起点部:旧彦島有料道路 終点部:北九州都市高速道路(若戸トンネル) 〕 延長 約12km (海峡部:約2.8km)	両市中心部を結ぶとともに、 集落や市街地を可能な限り回避した案 〔 起点部:旧彦島有料道路 終点部:北九州都市高速道路 〕 延長 約8km (海峡部:約2.2km) 海峡部の構造形式:橋梁	両市中心部を結ぶとともに、 海峡渡河部の距離を最小とした案 〔 起点部:旧彦島有料道路 終点部:北九州都市高速道路 〕 延長 約10km (海峡部:約2.0km)
政策目標	暮らし 両市の中心部を近づけることで、 交流人口の増加、 生活圏の拡大を図る	① 両市(下関市・北九州市) 中心部の移動時間短縮	○ 両市中心部間の移動時間が現況より約7分短縮 (現況28分→整備後21分)	○ 両市(中心部間の移動時間が現況より約6分短縮 (現況28分→整備後22分)
		② 両市からの 30分圏域人口	○ 両市からの移動時間の短縮が図られ、両市30分圏域は 拡大する (現況21万人→整備後59万人)	○ 両市からの移動時間の短縮が図られ、両市30分圏域は 拡大する (現況21万人→整備後56万人)
		③ 並行現道の渋滞緩和	○ 通過交通などが別線へ転換し、現道(国道2号・国道3号 等)の渋滞緩和が図られる	○ 通過交通などが別線へ転換し、現道(国道2号・国道3号 等)の渋滞緩和が図られる
	産業・物流 本州や九州の玄関口で ある多様な産業・物流 の拠点の連絡性を高め、 多重性を確保し、円滑 で安定した物流を実現	④ 物流拠点と広域エリア (九州・本州)への速達性 (広域物流の効率化)	○ 九州・本州への長距離輸送の効率性が向上。 (八幡IC・下関ICへの速達性が物流3拠点で向上)	○ 九州・本州への長距離輸送の効率性が向上。 (八幡IC・下関ICへの速達性が物流6拠点で向上)
		⑤ 産業拠点間の 輸送時間の短縮 (沿線地域間の輸送効率化)	△ 産業拠点間の速達性が向上し、自動車部品などの 企業間取引を支援 臨海部の産業拠点の輸送の効率化が図られ、 特に響灘地区については他案よりも優れている (響灘地区～彦島西山・福浦地区の輸送時間: 現況57分→将来17分)	△ 産業拠点間の速達性が向上し、自動車部品などの 企業間取引を支援 臨海部の産業拠点の輸送の効率化が図られる (響灘地区～彦島西山・福浦地区の輸送時間: 現況57分→将来32分)
	観光 関門海峡のまわりに 点在する観光資源を 有機的に繋げ、 海峡を跨いだ循環型 周遊ルートを形成	⑥ 両市間を30分以内で 移動可能な主要観光地数 (循環型周遊観光の実現)	○ 30分以内で移動可能な主要観光地数が6ヶ所増加 (現況7ヶ所→整備後13ヶ所)	○ 30分以内で移動可能な主要観光地数が4ヶ所増加 (現況7ヶ所→整備後11ヶ所)
		⑦ クルーズ船からの移動時間 が短縮する主要観光地数 (観光クルーズの魅力向上)	○ 大型クルーズ船が寄港する港からの移動時間が短縮 する主要観光地が8箇所	○ 大型クルーズ船が寄港する港からの移動時間が短縮 する主要観光地が8箇所
	代替路 災害や事故、補修工等 による通行止め時に おける「関門橋」や 「関門トンネル」の 代替路(バイパス)と しての機能を有する	⑧ 関門橋・関門トンネル 通行止め時の 代替機能の確保	○ 関門橋、関門トンネルの通行止め時の広域的な 代替機能確保 (下関IC～八幡ICの所要時間: 平常時28分→災害時(整備後)42分)	○ 関門橋、関門トンネルの通行止め時の広域的な 代替機能確保 (下関IC～八幡ICの所要時間: 平常時28分→災害時(整備後)39分)
道路整備による影響	生活環境※	⑨ 大気質・騒音への影響	○ 集落・市街地を概ね回避するため、影響を与える 可能性は小さい	× 集落・市街地を通過するため、影響を与える 可能性は大きい
	自然環境※	⑩ 動植物の生息・生育地、 生態系等への影響	○ 自然環境を考慮すべき箇所を概ね回避するため、 影響を与える可能性は小さい	○ 自然環境を考慮すべき箇所を概ね回避するため、 影響を与える可能性は小さい
	景観※	⑪ 景観資源への影響	△ 景観資源を通過するため、影響を与える可能性がある	△ 景観資源を通過するため、影響を与える可能性がある
	家屋への影響	⑫ 移転が必要となる 家屋等の数	○ 沿道に隣接する家屋や事業所が多く、移転等は最も多い	△ 家屋・事業所の移転等は多い
	施工中の影響	⑬ 施工中における交通や 生活環境等への影響	△ 集落・市街地を概ね回避するが、工業地域を通過する ため、施工中に影響を与える可能性がある	× 集落・市街地・工業地域を通過するため、施工中に 影響を与える可能性が最も大きい
	コスト	⑭ 整備に要する費用	○ 約4,200～5,200億円 (うち海峡部:約2,600～3,200億円)	○ 約3,000～3,600億円 (うち海峡部:約1,800～2,200億円)

※自動車の走行や道路の存在に伴い影響を及ぼす可能性のある事項を整理。 比較表の内容は、現時点で想定される概ねのルート評価を一般的な目安として記載している。
(○ : 改善・満足する △ : 一部改善・満足する × : 他案に比べ劣る)

□ : 意見聴取で重視すべきとされている項目 (上位3位)
□ : 他案に比較し優位

■両市中心部を結ぶことで両市の移動時間の短縮、渋滞の緩和、産業・物流支援、観光振興、災害時の代替路の確保などを図るとともに、最も効率的に整備できる経済性や集落や市街地を可能な限り回避し、生活環境の影響などを最小限に考慮したルート



※海峡部の構造形式は 橋梁

- 凡 例

 - ◎ 市役所
 - 区役所
 - 学校
 - 病院(第2次・第3次)
 - 神社・仏閣・墓地
 - 大規模施設(火力発電・製鉄所等)
 - 工場・商業施設等
 - 集落・市街地等
 - 公園
 - 自然公園(国立・国定)
 - 重要な動物種の生息地
 - 重要な植物種・群落の生育地
 - 生態系の保全上重要であって
まとまって存在する自然環境
 - 主要渋滞箇所
 - 指定文化財(史跡・建造物)
 - 津波浸水想定区域
 - 河川洪水浸水想定区域
 - 土砂災害警戒区域
 - 景観資源
 - 観光地
 - 物流拠点(鉄道)
 - 物流拠点(港湾)
 - クルーズ船着岸地区
 - ターミナル
 - その他公施設等

5. 自治体への意見照会

■意見照会の回答(要旨)

自治体名	意見
山口県	1. 下関北九州道路における対応方針(素案)について同意します。 2. 下関北九州道路は、関門橋や関門トンネルと循環型ネットワークを形成することにより、交流人口の拡大や迅速かつ円滑な物流等を実現し、地域の発展に大きく寄与するとともに、現道の代替性を確保し、近年頻発する大規模災害時にも機能する信頼性の高い道路網を構築する上で重要な道路であり、その早期整備が是非とも必要です。 3. 山口県としては、環境影響評価及び都市計画決定について、国や福岡県、北九州市、下関市と緊密に連携して必要な調査を迅速かつ着実に行うとともに、適切に法手続を実施してまいります。 4. また、当該道路の整備効果を最大限発揮させるため、計画の具体化に併せて、国や下関市と連携しながら、下関都市圏の幹線道路ネットワークの強化等に向けた調査検討に取り組んでまいります。 5. つきましては、当該道路を早期に事業化していただくよう、特段の御配慮をお願いします。 6. また、当該道路は、多様な物流拠点を結びつける特に重要な道路であるため、重要物流道路への指定をお願いします。

■意見照会の回答(山口県知事)

令2道路建設第307号
令和2年(2020年)12月16日

国土交通省
中国地方整備局長 小平 卓 様

山口県知事 村岡 嗣政

道路事業の計画段階評価に係る意見照会について(回答)

平素から山口県の道路行政の推進につきまして、格別の御高配をいただき厚くお礼申し上げます。
令和2年12月14日付け国中整道計第28号で照会のあったこのことについて、下記のとおり回答します。

記

下関北九州道路における対応方針(素案)について同意します。

下関北九州道路は、関門橋や関門トンネルと循環型ネットワークを形成することにより、交流人口の拡大や迅速かつ円滑な物流等を実現し、地域の発展に大きく寄与するとともに、現道の代替性を確保し、近年頻発する大規模災害時にも機能する信頼性の高い道路網を構築する上で重要な道路であり、その早期整備が是非とも必要です。

山口県としては、環境影響評価及び都市計画決定について、国や福岡県、北九州市、下関市と緊密に連携して必要な調査を迅速かつ着実に行うとともに、適切に法手続を実施してまいります。

また、当該道路の整備効果を最大限発揮させるため、計画の具体化に併せて、国や下関市と連携しながら、下関都市圏の幹線道路ネットワークの強化等に向けた調査検討に取り組んでまいります。

つきましては、当該道路を早期に事業化していただくよう、特段の御配慮をお願いします。

また、当該道路は、多様な物流拠点を結びつける特に重要な道路であるため、重要物流道路への指定をお願いします。

■意見照会の回答(要旨)

自治体名	意見
福岡県	1. 下関北九州道路における対応方針(素案)に同意します。 2. 下関北九州道路は、北九州市と下関市を結ぶ循環型ネットワークを形成し、暮らしや産業・物流、観光、交通環境など、さまざまな面における課題の解消に加え、地域の一体的な発展への寄与が期待される道路です。また、現在、九州と本州を跨ぐ広域的な人流、物流機能を担っている関門橋、関門トンネルが災害や事故等により、通行止めとなる際には代替路としても期待されます。 3. つきましては、県としましても、環境影響評価と都市計画決定の手続きの速やかな完了に向け、国や山口県、北九州市、下関市等の関係機関と連携し、必要な調査を確実に実施してまいりますので、新規事業化の早期実現について特段のご配慮をお願いいたします。 4. また、平常時、災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、下関北九州道路の重要物流道路への指定をお願いします。

■意見照会の回答(福岡県知事)

2道建第2434号
令和2年12月15日

国土交通省九州地方整備局長
村山 一弥 様

福岡県知事 小川 洋



道路事業の計画段階評価に係る意見照会について (回答)

令和2年12月14日付け国九整道一計第31号で意見照会のありましたこのことについて、下記のとおり返答いたします。

記

下関北九州道路における対応方針(素案)に同意します。

下関北九州道路は、北九州市と下関市を結ぶ循環型ネットワークを形成し、暮らしや産業・物流、観光、交通環境など、さまざまな面における課題の解消に加え、地域の一体的な発展への寄与が期待される道路です。また、現在、九州と本州を跨ぐ広域的な人流、物流機能を担っている関門橋、関門トンネルが災害や事故等により、通行止めとなる際には代替路としても期待されます。

つきましては、県としましても、環境影響評価と都市計画決定の手続きの速やかな完了に向け、国や山口県、北九州市、下関市等の関係機関と連携し、必要な調査を確実に実施してまいりますので、新規事業化の早期実現について特段のご配慮をお願いいたします。

また、平常時、災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、下関北九州道路の重要物流道路への指定をお願いします。

■意見照会の回答(要旨)

自治体名	意 見
北九州市	1. 下関北九州道路における対応方針(素案)について同意します。 2. 当該道路は、北九州市と下関市の都心部を結ぶ新たな道路であり、両市が県境を超えて一層連携を進め、今後の関門地域の経済成長、両市民の交流や利便性の向上、生活圏の拡大等を図るために必要な道路です。当該道路は、本州と九州の人流・物流及び経済活動の活性化を支える大動脈となるものであり、その整備により、関門地域における渋滞や通行止めといった現状の道路課題を解消するとともに、関門橋・関門トンネルの代替機能を確保し、さらには地域観光の振興等に向けて循環型ネットワークを形成することにより、当該地域の一体的発展に大きく寄与するものであることから、早期整備が必要です。 3. 本市としましても、当該道路の早期実現に向けて、国や関係自治体と連携しながら、環境影響評価や都市計画決定等の手続を迅速に完了させるため、必要な調査検討を着実に実施することや市内の必要な道路ネットワーク等の整備推進を図ってまいりますので、早期の新規事業化や重要物流道路指定の実現に関して、特段のご配慮をお願いいたします。 4. さらに、事業推進にあたっては、コスト縮減に最大限努めてもらうとともに、地元自治体の費用負担が極力抑えられるような事業手法等の検討をお願いいたします。併せて必要となる周辺道路整備につきましても特段のご配慮をお願いいたします。

■意見照会の回答(北九州市長)

北九建都計交第 684 号
令和 2 年 12 月 16 日

国土交通省九州地方整備局長
村山 一弥 様

北九州市長 北橋健治

道路事業の計画段階評価に係る意見照会について（回答）

令和 2 年 12 月 14 日付け国九整道一計第 31 号で意見照会がありましたこのことについて、下記のとおり回答いたします。

記

下関北九州道路における対応方針（素案）について同意します。

当該道路は、北九州市と下関市の都心部を結ぶ新たな道路であり、両市が県境を超えて一層連携を進め、今後の関門地域の経済成長、両市民の交流や利便性の向上、生活圏の拡大等を図るために必要な道路です。当該道路は、本州と九州の人流・物流及び経済活動の活性化を支える大動脈となるものであり、その整備により、関門地域における渋滞や通行止めといった現状の道路課題を解消するとともに、関門橋・関門トンネルの代替機能を確保し、さらには地域観光の振興等に向けて循環型ネットワークを形成することにより、当該地域の一体的発展に大きく寄与するものであることから、早期整備が必要です。

本市としましても、当該道路の早期実現に向けて、国や関係自治体と連携しながら、環境影響評価や都市計画決定等の手続を迅速に完了させるため、必要な調査検討を着実に実施することや市内の必要な道路ネットワーク等の整備推進を図ってまいりますので、早期の新規事業化や重要物流道路指定の実現に関して、特段のご配慮をお願いいたします。

さらに、事業推進にあたっては、コスト縮減に最大限努めてもらうとともに、地元自治体の費用負担が極力抑えられるような事業手法等の検討をお願いいたします。併せて必要となる周辺道路整備につきましても特段のご配慮をお願いいたします。

■意見照会の回答(要旨)

自治体名	意見
下関市	1. 下関北九州道路における対応方針(素案)について同意します。 2. 下関北九州道路は、関門橋や関門トンネルと循環型道路網を形成し、既存道路ネットワークの課題の解消や本州と九州を繋ぐ大動脈である関門トンネル・関門橋の代替機能の確保による交通機能リスクの分担、さらには循環型ネットワーク形成による下関・北九州地域のくらし、産業・物流、観光などの一体的な発展のために必要な道路であり、その整備が不可欠です。 3. 下関市としては、当該道路の整備効果を早期かつ確実に発現させるため、国、福岡県、山口県、北九州市等の関係機関と連携して、事業の円滑な推進に向けた環境整備に努めるとともに、地域の利便性向上に資するアクセス道路の検討・整備や、下関北九州道路整備後を見越した観光・産業振興の推進に取り組んでまいります。 4. つきましては、当該道路を早期に事業化していただくよう、下関市としましては、引き続き、環境影響評価及び都市計画決定の手続の早期完了に向けて事業進捗に必要な調査を関係機関と連携しながら確実に実施してまいりますので、特段の御配慮をお願いします。

■意見照会の回答(下関市長)

下 都 第 2856 号 令和2年(2020年)12月16日 国土交通省 中国地方整備局長 小平 卓 様 下関市長 前田 晋太郎 道路事業の計画段階評価に係る意見照会について(回答) 平素から下関市の道路行政の推進につきまして、格別の御高配をいただき厚くお礼申し上げます。 令和2年12月14日付け国中整道計第28号で照会のあったこのことについて、下記のとおり回答します。 記 下関北九州道路における対応方針(素案)について同意します。 下関北九州道路は、関門橋や関門トンネルと循環型道路網を形成し、既存道路ネットワークの課題の解消や本州と九州を繋ぐ大動脈である関門トンネル・関門橋の代替機能の確保による交通機能リスクの分担、さらには循環型ネットワーク形成による下関・北九州地域のくらし、産業・物流、観光などの一体的な発展のために必要な道路であり、その整備が不可欠です。 下関市としては、当該道路の整備効果を早期かつ確実に発現させるため、国、福岡県、山口県、北九州市等の関係機関と連携して、事業の円滑な推進に向けた環境整備に努めるとともに、地域の利便性向上に資するアクセス道路の検討・整備や、下関北九州道路整備後を見越した観光・産業振興の推進に取り組んでまいります。 つきましては、当該道路を早期に事業化していただくよう、下関市としましては、引き続き、環境影響評価及び都市計画決定の手続の早期完了に向けて事業進捗に必要な調査を関係機関と連携しながら確実に実施してまいりますので、特段の御配慮をお願いします。
--

6. 対応方針(案)まとめ

1. 道路整備の必要性

【理由】

政策目標を実現できる道路整備を検討

【政策目標】

- ◇両市の中心部を近づけることで、交流人口の増加、生活圏の拡大を図る
- ◇本州や九州の玄関口である多様な産業・物流の拠点の連絡性を高め、多重性を確保し、円滑で安定した物流を実現
- ◇関門海峡のまわりに点在する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
- ◇災害や事故、補修工事等による通行止め時における「関門橋」や「関門トンネル」の代替路(バイパス)としての機能を有する

- 対象地域は、両市中心部間の移動に大きな迂回が発生、広域物流を担う港湾施設等から高速道路網へのアクセスが低い、両市を結ぶ関門トンネル等で交通混雑が発生などが課題であり、移動時間短縮による両市間の交流・産業活動・観光振興の支援、災害時における代替路となる道路の整備が必要。
- 地域住民及び団体・企業アンケート等においても、災害時の代替路が必要、渋滞の緩和、両市の移動時間短縮、産業・物流支援という意見が多く、このような政策目標を実現できる道路が望まれている。

2. 対応方針(案)

■ ルート帯案について

海峡部の構造形式を橋梁とした『【案②】別線案(集落・市街地回避ルート)』を対応方針(案)とする。

【理由】

- 『【案②】別線案(集落・市街地回避ルート)』及び『【案③】別線案(海峡渡河幅最小ルート)』は『【案①】別線案(臨海部迂回ルート)』と比べて、政策目標の達成が見込まれる。
- 政策目標に関して、地域の意見聴取において重視すべきとの回答が多かった、「⑧関門橋・関門トンネルの通行止め時(災害・事故・補修工事等)に代替路として使用できること」、「③国道2号・国道3号などの渋滞が少なくなること」、「①下関市～北九州市間が早く移動できること」の項目についても【案②】及び【案③】は優れており、地域のニーズにも応えられている。
- 道路整備による影響に関して、地域の意見聴取において重視すべきとの回答がいずれの項目についても7割程度あり、「⑩自然環境(貴重な動植物や生態系など)への影響が小さいこと」、「⑨生活環境(大気質・騒音)への影響が小さいこと」、「⑬施工中における交通や生活環境等への影響が小さいこと」、「⑭整備費用が安いこと」については、【案①】【案③】に比べて、集落・市街地、家屋・事業所等を概ね回避し、与える影響が小さい【案②】が優れている。
- 自治体からも政策目標の達成が見込まれ、他案に比べて道路整備による影響も小さい【案②】を望む意見が挙げられている。
- 比較評価の結果、【案②】は地域等からの意見聴取結果にて重要視されている政策目標の達成が見込まれるほか、道路整備による影響についても、他案より総合的に優れている。

3. その他(配慮すべき事項等)

- 詳細なルート・構造の検討にあたっては、家屋や生活・自然環境、景観への影響をできる限り少なくし、コスト縮減に留意して検討を行うとともに、周辺の道路状況や航路利用状況等を踏まえながら、新たに整備される道路と既存の道路の接続方法や航行船舶への安全対策等について、各関係自治体等と調整を行う。

END