

3. 政策目標の設定

3-1. 地域の現状と課題<暮らし>

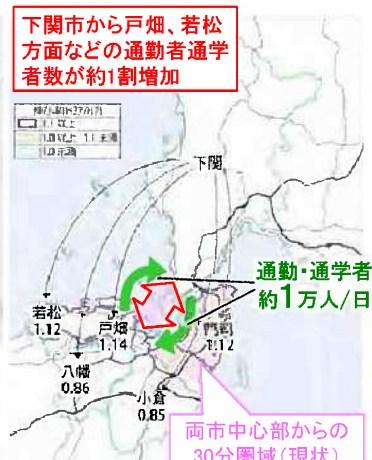
- 下関市、北九州市ともに人口が減少傾向。特に、下関市中心部(本庁地区)、彦島地区等で著しい減少。
- 海峡を挟んで120万人を超える都市圏を形成しており、下関市~北九州市間の通勤・通学の往来が1日あたり約1万人あり、下関市-戸畑・若松方面の通勤・通学の往来は増加傾向。
- 小倉都心部に商業施設が集積。下関市民は買物目的での北九州市への来訪が多い。

■下関北九州地域の地区別人口の伸び(H27/H7)



資料:国勢調査

■下関市から北九州市への通勤・通学流動の伸び(H27/H7)

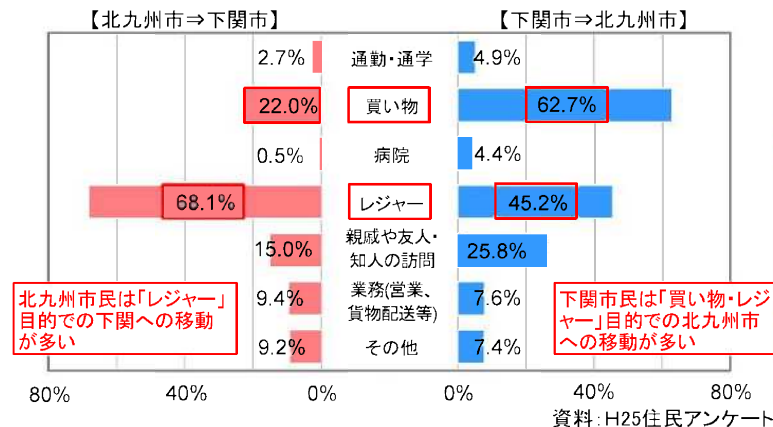


資料:国勢調査

■主要施設の立地状況



■下関市~北九州市間の主な移動目的・経路



3-1. 地域の現状と課題<産業・物流>

- 広域物流を担う港湾施設、鉄道貨物駅が立地するが、高速道路網からの利便性が低い施設が存在。
- 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。これら産業拠点での企業間取引があるが、関門橋・関門トンネルでの問題・不満が多い状況。

■ 物流拠点、工業団地等の立地状況

ひびきコンテナターミナル

- ・コンテナ船大型化に対応した大水深岸壁を有する高規格コンテナターミナル
- ・H17年度より供用開始
- ・北九州都市圏の産業活動を支えるとともに、西日本における物流拠点としての発展が期待



※物流拠点: 港湾施設*1と鉄道貨物駅*2を物流拠点として設定

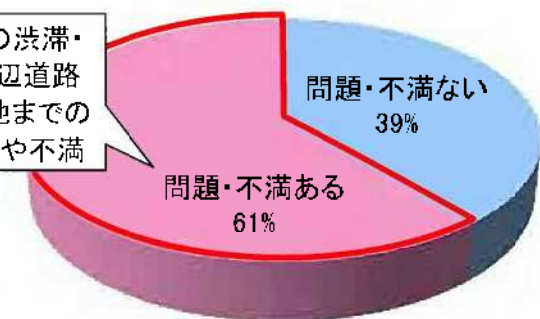
■ 下関市と北九州市の企業間取引の状況



資料: H2/福岡県ヒアリング調査結果

■ 関門橋・関門トンネルに対する問題・不満の有無

関門トンネルの渋滞・通行止め、周辺道路の渋滞、目的地までの迂回等の問題や不満

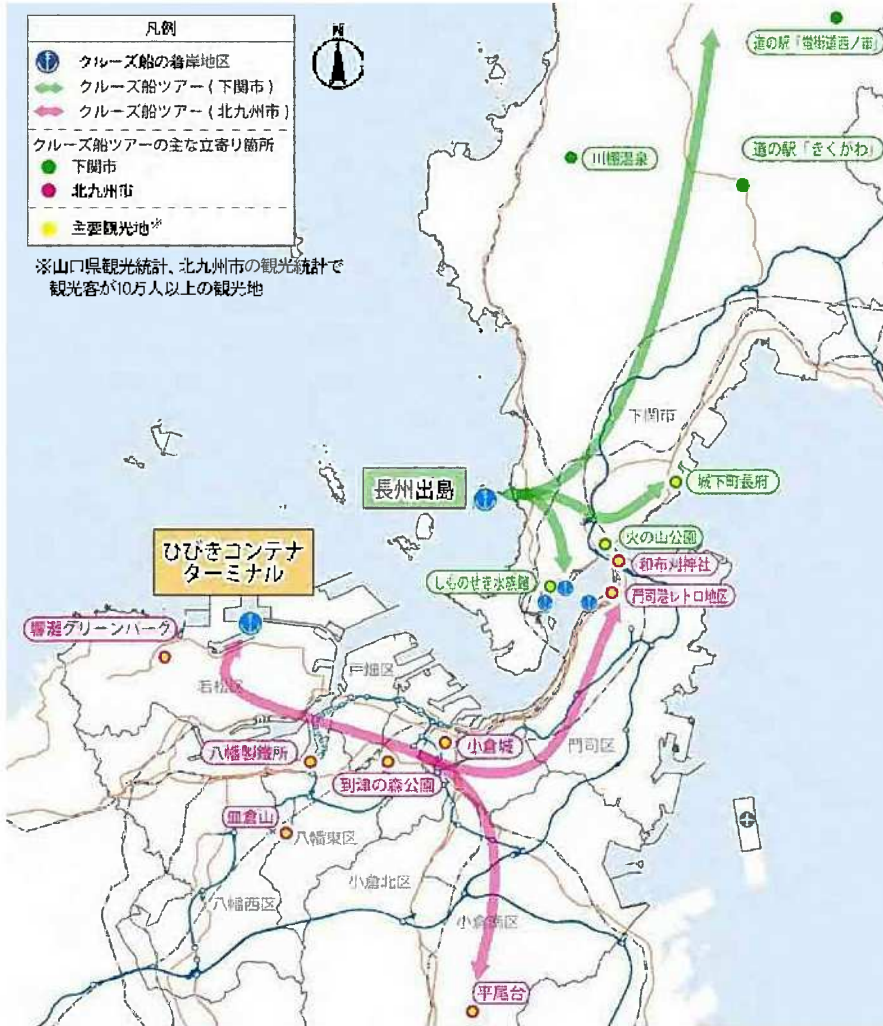


資料: H25企業アンケート結果

3-1. 地域の現状と課題<観光>

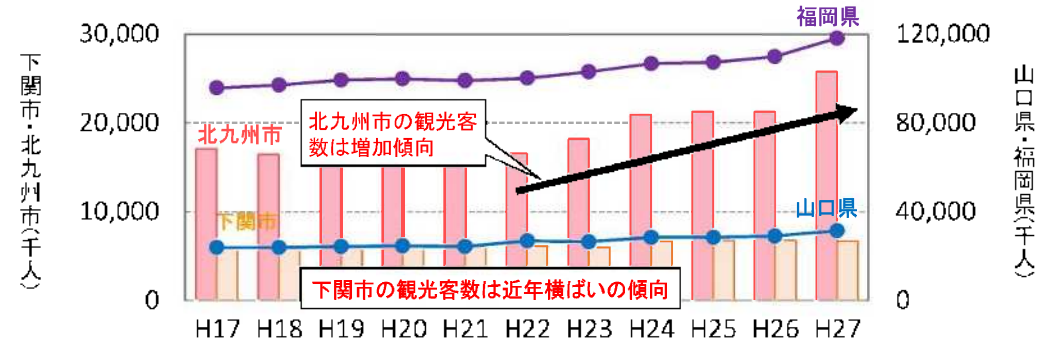
- 観光入込客数は、北九州市が増加傾向であるのに対し、下関市では横ばい傾向。
- 両市に寄港するクルーズ船は増加傾向にあるが、両市を周遊するクルーズ船バスツアーは非効率な状況。
- 両市の観光施設の移動性を高め、地域全体の観光ポテンシャルを高める必要がある。

■主要観光施設の分布、クルーズ客船の主なツアールート



資料：H29年度概略ルート等検討業務報告書(福岡県)

■下関北九州地域の観光客数の推移



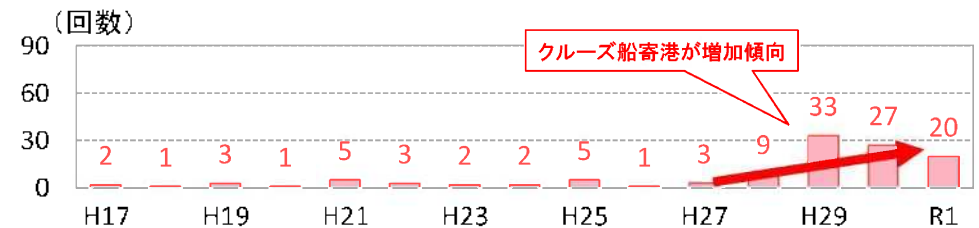
資料：福岡県観光入込客推計調査(H17-H27)、山口県観光客動態調査(H17-H27)

■クルーズ客船入港実績推移

<下関港>



<北九州港>



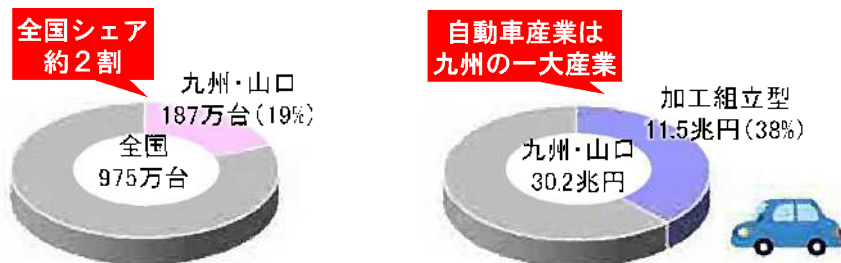
資料：H17~H30：九州クルーズ振興協議会、R1：国土交通省 九州クルーズレポート2020(1月号)

3-1. 地域の現状と課題 < 広域的な視点 >

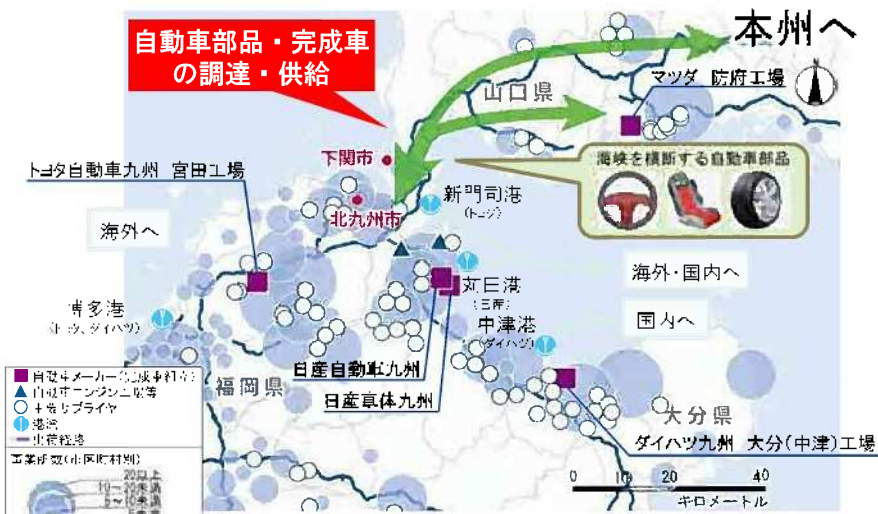
○九州は、自動車産業や農畜水産業が基幹産業であり、自動車部品や農畜水産品の輸送は関門海峡を渡って行われている。

○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¹⁾ 製造品出荷額の内訳²⁾



自動車関連企業の立地状況と輸送の流れ³⁾



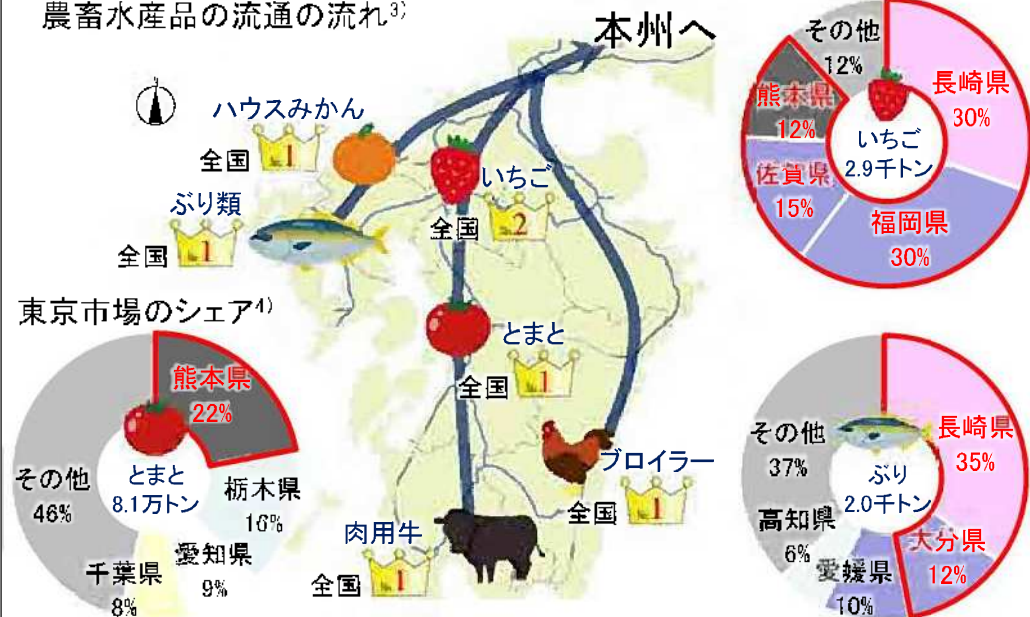
1)九州経済産業局、自動車メーカーHP 台数はH30年度の数値
 2)工業統計(H30)
 3)図説九州経済2020

○農畜水産品を全国へ供給

産出額の全国シェア¹⁾



農畜水産品の流通の流れ³⁾



1)生産農業所得統計(H30)、漁業産出額(H29)
 2)国勢調査(H27)、県民経済計算(H28)
 3)作物統計(H30)、生産農業所得統計(H30)、海面漁業生産統計(H30)
 4)東京都中央卸売市場年報(H31)
 5)大阪府中央卸売市場年報(H31)

①通行止め(災害時・通行止め時の代替機能)

○関門橋及び関門トンネルでは自然災害や事故、補修工事等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。

○通行止め回数および渋滞状況

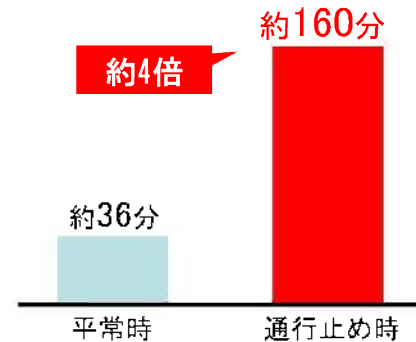
通行止め回数¹⁾ H30.7.6豪雨における通行止め時の渋滞状況²⁾

年度	通行止め回数	
	関門橋	関門トンネル
H26	0	226
H27	4	289
H28	2	235
H29	1	207
H30	2	198



1) 通行止め回数: NFXCO西日本
2) ETC2.0プローブ(H30.7.6(金)9:00~10:00)

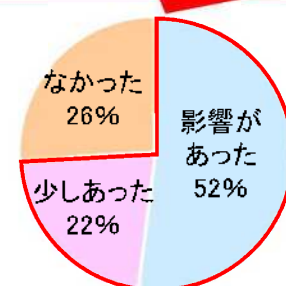
H30.7.6豪雨における通行止め時の移動時間(小倉駅→下関駅)³⁾



関門トンネル周辺の渋滞状況

H30.7.6豪雨時の市民生活、企業活動への影響⁴⁾

約7割の企業で影響あり



国道や県道の大渋滞により、バスのダイヤが繋がらず、運休便が多数発生しました。



渋滞で物流網が混乱し、大手自動車工場で、5割程度の生産停止等が発生しました。



問: H30.7豪雨時の企業活動への影響について

3) ETC2.0データ 平常時: H30.6.29 17時台 関門自動車道-北九州高速経由ルート
通行止め時: H30.7.6 17時台 関門自動車道(下関IC~門司港IC)~国道199号経由ルート
(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パンフレット)

4) 福岡県 北九州市の企業を対象にH30.7豪雨による高速道路等の通行止めの影響調査を実施 回答企業179社

②迂回、③渋滞

- 両市の中心部間は大きな迂回が必要(直線距離の約2倍の道路距離)。
- 両市の中心部、及び両市を接続する国道3号、関門トンネル等では渋滞が発生。

②迂回

- ・両市間の移動は関門トンネルなどへの大きな迂回が必要



直線距離

約10km

両市中心市街地のアクセスに
大きな迂回が発生

道路距離

約20km

小倉都心ー下関市街地のアクセス

③渋滞

- ・両市を結ぶルート上の主要交差点では交通混雑が発生。

＜渋滞状況＞

①国道2号関門トンネル
(下関側)



②国道3号
(三萩野交差点)



3-3. 意見聴取の概要

○意見聴取は山口県・福岡県・北九州市・下関市等が住民、企業・団体に対して、道路の課題や下関北九州道路のあり方などを把握することを目的に、アンケート調査を実施。

■意見聴取期間

平成30年 11月19日(月)～平成30年 11月30日(金)

■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
住民	アンケート	平成30年11月19日(月) ～11月30日(金)	下関市 2,000世帯 北九州市 2,000世帯 →計 6,812人	2,108人
企業・団体※	アンケート	平成30年11月19日(月) ～11月30日(金)	下関市 263社 北九州市 249社 →計 512社	238社

※アンケートを実施した業種:農業・林業、漁業、建設業、製造業、卸売業など17業種を対象に実施。

■主な把握内容

- ①地域の道路の課題:下関市～北九州市間の移動における課題
- ②下関北九州道路のあり方:下関・北九州地域の更なる経済発展のために、どのような役割をもつ道路が必要か
- ③ルート検討時に重視すべき事項:下関北九州道路のルートを検討する際に、何を重視すべきか
- ④構造形式検討時に重視すべき事項:下関北九州道路の構造形式を検討する際に、何を重視すべきか

■アンケート実施内容

調査のご説明 ~はじめにお読みください~

この封筒に入っているもの

- ①下関北九州道路の検討に関するアンケートご協力をお願い（本紙）
- ②アンケート調査票（冊子8ページ）
- ③アンケート返信用はがき（1枚）
- ④保護シール（1枚）

ご回答をお願いするもの

返信用はがき

【おもて面】



【うら面】



貴社の代表者様にご回答ください。
ご記入後、【おもて面】の住所～
会社名の欄に同封の保護シールを
貼り付けて返信してください。

【おもて面】



ここに
保護シール
を貼って
ください

回答方法および回答期限

- 回答方法：返信用はがきによる回答（※次頁の記入例をご参照ください。）
アンケート返信用はがきを1枚配布いたします。
- 回答期限：平成30年11月30日（金）までに郵便ポストへ投函
してください。
※おもて面の住所～会社名の欄に保護シールを貼り付けて投函してください。

アンケート返信用はがきの記入例

- ①口にはし点をご記入ください。
- ②貴社名をご記入ください（任意）。
- ③「その他」を選択した場合には（ ）内にご記入ください。
- ④5段階評価は1～5のいずれかに○をつけてください。
- ⑤ご自由にご意見をお書きください。

【おもて面】

〒812-8790 福岡県福岡市東区東公園2番7号
福岡県 国土整備部 道路建設課 行
〒812-8790 福岡県 国土整備部 道路建設課 行

（※の記載用紙で書いてください）
貴社の代表者様にご回答ください。
ご記入後、このはがきをその封筒に入れてください。

1

2

3

3

3

【うら面】

4

5

1

3

3

3

■ 広報

対象	内容
①ホームページ	: 山口県、福岡県、北九州市、下関市ホームページを開設
②広報ポスター	: 市役所等に提示
③パンフレット	: 市役所等に提示

①ホームページ



②広報ポスター



③パンフレット

関門海峡を河川になぞらえると...

- 関門地区は、川幅が約2.2キロメートル、延長が19キロメートルの河川で比喩されています。
- 左岸、右岸を結ぶ道路は、ほぼ同じ位置で渡河する「関門橋」と「関門トンネル」のみです。

国内の河川と比較すると...

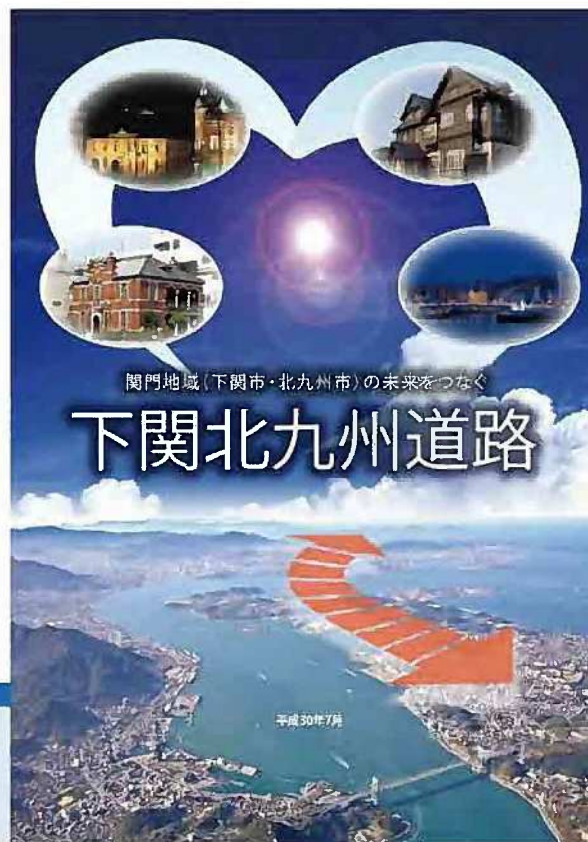
- 例えば、新潟市内の信濃川約23キロメートルの区間には21本の道路が、阿波市から徳島市の豊田川約22.5キロメートルの区間には18本の道路が整備されており、周辺地域の交通・利便を支えています。



河川名	区間 (km)	道路本数
関門海峡	約19	2
信濃川 (新潟)	約23	21
豊田川 (徳島)	約22.5	18

◆本資料の発行を依頼するお問い合わせ先

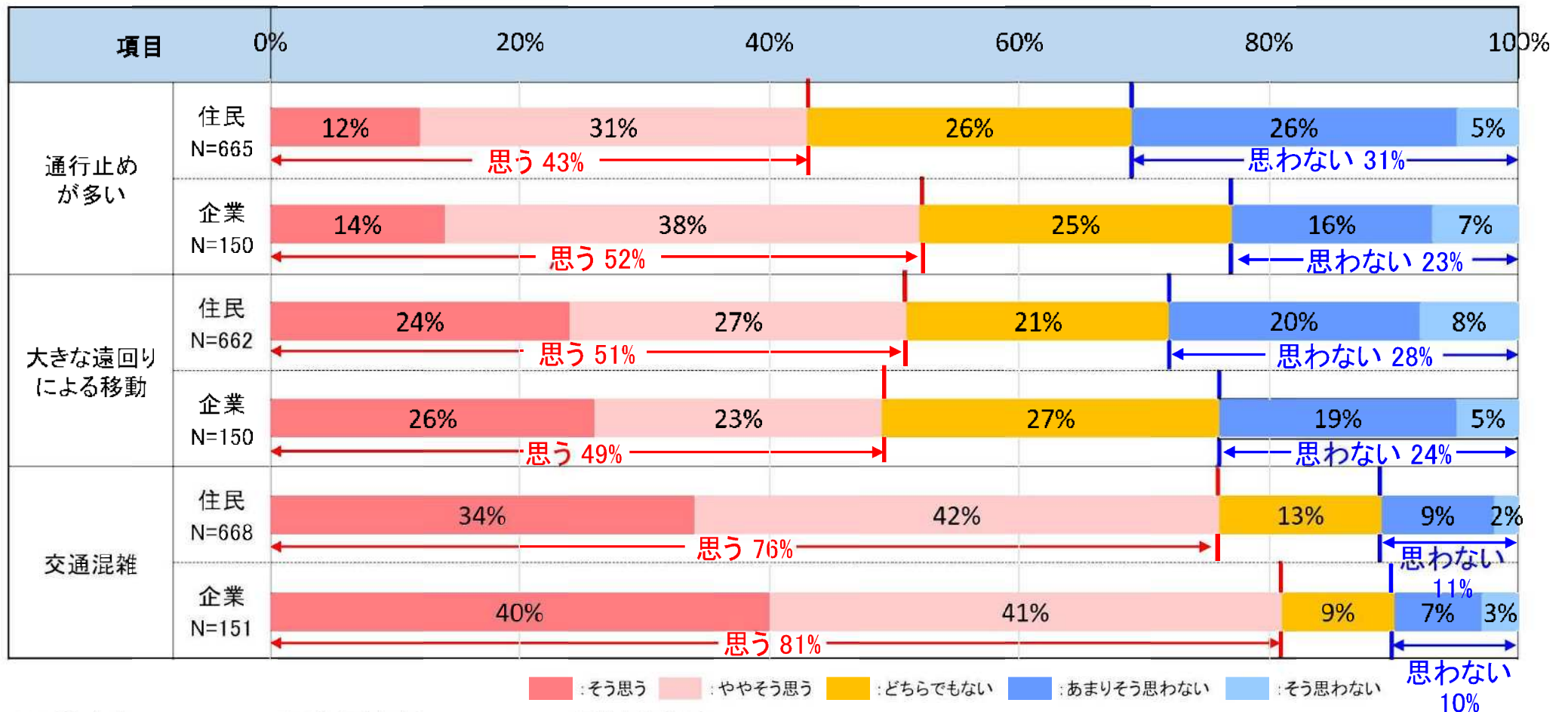
下関北九州道路整備促進実行委員会	TEL: 083-933-3714
山口県土木建築部建設課	TEL: 097-8433660
福岡県土木建築部建設課	TEL: 093-362-1518
北九州市都市計画局都市計画課	TEL: 093-562-1518
下関市都市計画課	TEL: 083-231-9732
下関北九州道路整備促進委員会	TEL: 083-2761-4341
山口県建設委員会 社会部建設課	TEL: 083-2742-1311



3-6. 意見聴取の結果<地域の道路の課題>

- 地域住民・企業等ともに両市を自動車で行き来する人の約8割が、「交通混雑」に課題があると回答。
- 「通行止めが多い」、「大きな遠回りによる移動」についても課題と回答した人の方が多い。

【質問】下関市～北九州市間の移動において、以下の課題についてどう思いますか？
 (5段階評価: そう思う・ややそう思う・どちらでもない・あまりそう思わない・そう思わない)



※下関・北九州地域を月に数回以上行き来する自動車利用者の回答を集計したもの

■自由意見

○「混雑の解消」や「遠回りの解消」、「通行止めの対策」の意見やその他、道路全般に関する意見(ETCの設置、車線数の拡大、信号時間の改善など)も寄せられた。

【質問】下関市～北九州市間の移動において、以下の課題についてどう思いますか？

<地域住民(意見数 223件)>

■:「混雑の解消」、「遠回りの解消」、「通行止めの対策」に関する意見

- 関門トンネル付近に住んでいるが渋滞が激しく日常生活に支障をきたしている。
- 渋滞、通行止めが多く困る。他のルートを早急に建設して下さい。
- 事故の際トンネル入り口の混雑、国道2号迄に混雑が多い。
- いつも遠回りしていると思っていて面倒に感じる。
- トンネルの渋滞が多すぎる。通行止めになる回数も。
- 関門トンネルにETCを設置していただきたい。
- 横断歩道の信号の時間が短くて怖い。ラッシュなどの通勤時間は仕方ないがそれ以外の時間はもう少しどうにかならないのか。
- 2車線→1車線への制限が多い
- 現行の橋で充分。不自由を感じない。

<企業・団体(意見数 13件)>

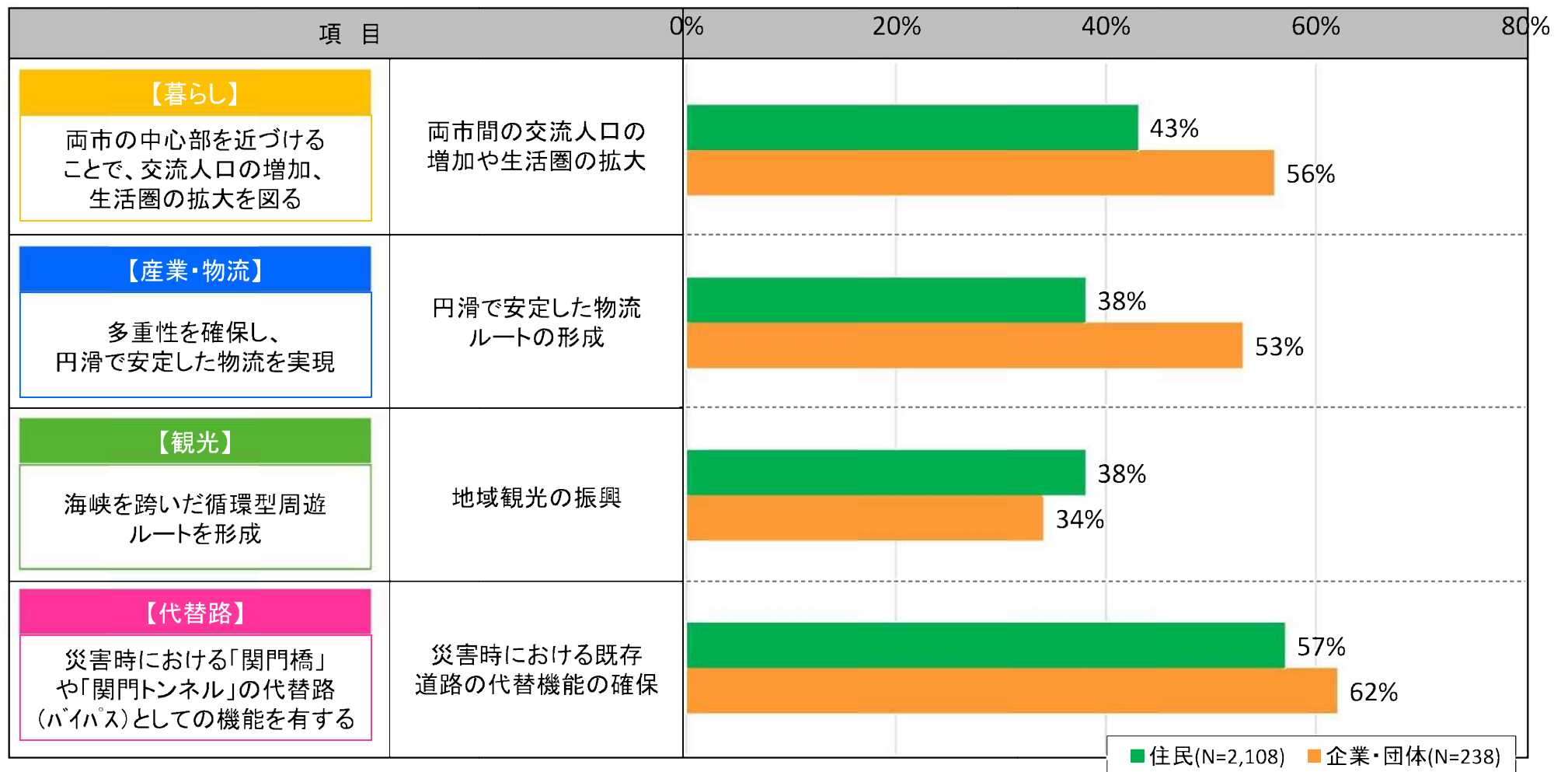
- 橋、トンネルが通行止めになれば下関へ渡る手段がない。
- 関門トンネルは片側1車線がために通行止めが生じている。関門橋は風雪による通行止めが生じている。これらの障害を可能な限り除去願いたい。
- 関門橋が事故等で通行止めの際、渋滞が広範囲となり、移動が困難な状況となっている。
- 門司港-小倉間をバスで移動すると時間がかかりすぎる。JRは日中本数が少ない。
- 国道199号の片側1車線区間の2車線化

3-6. 意見聴取の結果<下関北九州道路のあり方>

下関北九州道路調査検討会資料より作成

- 「暮らし」「産業・物流」「観光」に対する役割が必要といった回答が約3割～約6割。
- 「災害時における既存道路の代替機能の確保」が必要といった代替路に関する意見が住民・企業ともに約6割。

【質問】下関・北九州地域の更なる経済発展のために、どのような役割をもつ道路が必要だと思いますか？（複数選択可）



3-6. 意見聴取の結果<下関北九州道路のあり方>

地域への意見聴取結果より作成

19

■自由意見

○全体的にスムーズな流れとなる道路、産業・物流に役立つ道路(国際物流拠点の発展、大型重機が利用できる道路など)、防災面の安心安全な道路・多重性といった代替路に関する意見が寄せられた。

【質問】下関・北九州地域の更なる経済発展のために、どのような役割をもつ道路が必要だと思えますか？

<地域住民(意見数 84件)>

■:「暮らし」、「産業・物流」、「観光」、「代替路」に関する意見

- 都心部、市街地での渋滞が緩和され、全体的にスムーズな流れとなるよう役立つ道路
- 関門トンネルの代替路の確保は必要。
- 国際物流拠点として発展するため港とのアクセスが重要
- せっかく道路をつくるなら観光に役立つような配慮が必要と思う。
- 大型重機の移動も出来るようにしてほしい。
- 小倉から下関に直行できるルート。
- 安心・安全な道路。交通網の多重化。
- 山陰方面にスムーズに行ける道路。
- 新道路によって地元(彦島)が素通りとなり経済が疲弊しない様に願う
- 通行費を無料にして流通コストを下げるべき。
- 両市ともに人口減なのでこれ以上の道路は不要。新ルートを造ったところで経済発展などしないと思う。
- 今のトンネルと橋で充分と考えます。
- 現在ある道路で十分だと思う。新たな道路は必要ありません。

<企業・団体(意見数 3件)>

- 災害特に大規模なものを想定すると早期の整備が必要と考えます(本州～九州として)
- 新たな物流道路建設(第2関門橋、トンネル等)
- 計画の必要なし

3-7. 下関北九州道路のあり方

○地域の意見を踏まえ、「暮らし」「産業・物流」「観光」に加え、「代替路」の4つを下関北九州道路のあり方として設定。

地域の意見

- 地域住民・企業等ともに約6割が「災害時に既存道路(関門橋・関門トンネル)の代替機能の確保」と回答。
- 地域住民・企業等ともに「両市間の交流人口の増加や生活圏の拡大」、「円滑で安定した物流ルートの形成」、「地域観光の振興」の回答もあり。

海峡を挟んで連携する下関北九州地域において

下関北九州道路のあり方

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

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

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



代替路

災害時における「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



3-8. 政策目標の設定

地域の現状と課題	道路の要因	政策目標
<p>①暮らし</p> <ul style="list-style-type: none"> ○下関市、北九州市ともに人口が減少傾向。特に、下関市中心部(本庁地区)、彦島地区等で著しい減少。 ○海峡を挟んで120万人を超える都市圏を形成しており、北九州市～下関市間の通勤・通学の往来が1日あたり約1万人あり、下関市-戸畑・若松方面の通勤・通学の往来は増加傾向。 ○小倉都心部に商業施設が集積。下関市民は買物目的での北九州市への来訪が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ○両市中心部間の移動は、大きな迂回が生じている。 (走行距離は直線距離の2倍) ○下関市と北九州市街地を結ぶ国道2号、国道3号では旅行速度が低い状況。 	<p>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</p>
<p>②産業・物流</p> <ul style="list-style-type: none"> ○広域物流を担う港湾施設、鉄道貨物駅が立地するが、高速道路網からの利便性が低い施設が存在。 ○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。これら産業拠点での企業間取引があるが、関門橋・関門トンネルでの問題・不満が多い状況。 	<ul style="list-style-type: none"> ○広域物流を担う港湾施設、鉄道貨物駅から高速道路網へのアクセスが低い。 ○海峡を挟んだ産業拠点間のアクセスが低い。 	<p>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</p>
<p>③観光</p> <ul style="list-style-type: none"> ○観光入込客数は、北九州市が増加傾向であるのに対し、下関市では横ばい傾向。 ○両市に寄港するクルーズ船は増加傾向にあるが、両市を周遊するクルーズ船バスツアーは非効率な状況。 ○両市の観光施設の移動性を高め、地域全体の観光ポテンシャルを高める必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ○両市の観光地間の移動は、大きな迂回が生じている。 ○両市を結ぶ関門トンネル等で交通混雑が発生。 	<p>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</p>
<p>④代替路</p> <ul style="list-style-type: none"> ○関門橋及び関門トンネルでは自然災害や事故、補修工事等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状況。 	<ul style="list-style-type: none"> ○関門トンネル等では、事故や補修工事による通行止めが多発。 ○災害時の移動時間は平常時の約4倍であるなど代替性が確保されていない状況。 	<p>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</p>