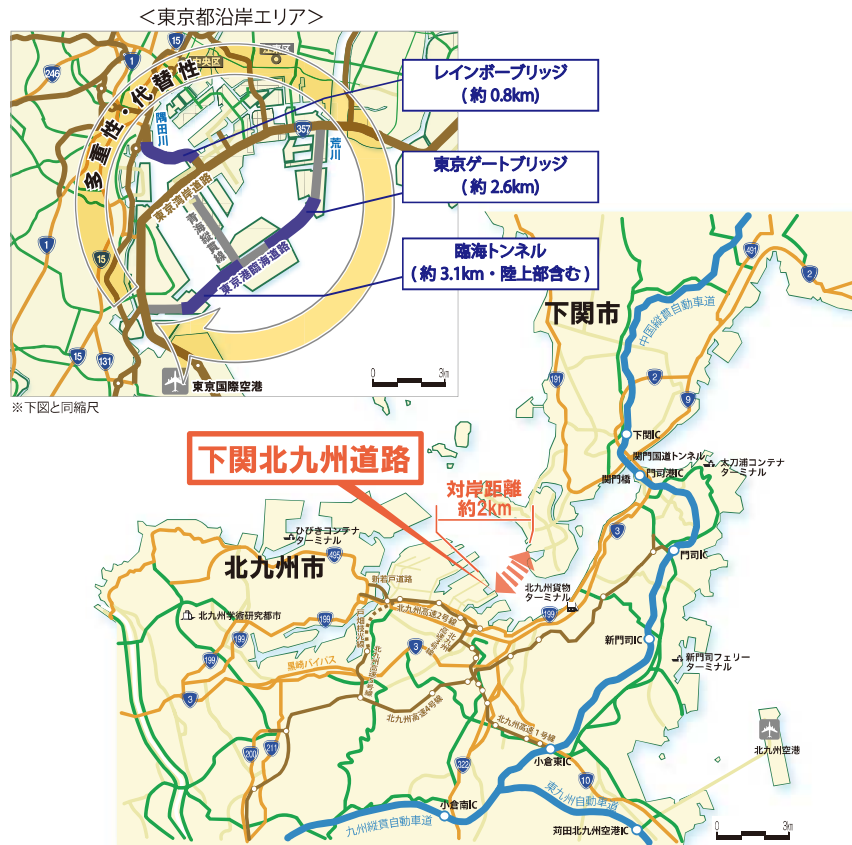


◆ 下関北九州道路とは？

- 下関北九州道路は、下関市・北九州市の都心部を結び、東アジアのゲートウェイとしての関門地域の強みや特色を活かし、更なる地域の自立的発展に大きく寄与します。
- 関門地域における安定的な交通機能の確保や本州と九州の連絡を強化し、大規模災害時における代替機能の確保の観点からも、重要な役割を担う道路です。



- 下関・北九州地域の生活ルートは、関門橋・関門トンネルの2本です。
- 一方、東京都沿岸エリアでは、隅田川・荒川河口等に多数の橋が整備され、多重性・代替性が確保されています。

◆ 本資料に関するお問い合わせ

下関北九州道路整備促進期成同盟会

山口県土木建築部道路建設課	TEL.083-933-3714
福岡県土木整備部道路建設課	TEL.092-643-3660
北九州市建築都市局計画部都市交通政策課	TEL.093-582-2518
下関市都市整備部都市計画課	TEL.083-231-1932

下関北九州道路建設促進協議会

(一社)九州経済連合会 社会基盤部	TEL.092-761-4261
中国経済連合会 社会基盤担当	TEL.082-242-4511



関門地域(下関市・北九州市)の未来をつなぐ

下関北九州道路



人・モノの流れを支える

関門橋・関門トンネルは補修工事や

通行止めになっても円滑な交通を確保

事故のため、通行止めが起きています。

するため、下関北九州道路が必要です。

関門橋・関門トンネルの現状と通行止めについて

■関門橋 (延長 1,068m)

- ・開 通：昭和48年11月 (41年経過)
- ・交通量：41,186台/日 (H26年度)



○関門橋の通行止め状況 (H22~H26)

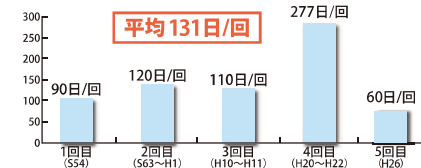
日付	原因	備考
H26.02.08	積雪	上下線 約4時間半通行止め
H25.11.16	事故	上り線 約4時間半通行止め
H25.02.13	事故	下り線 約3時間半通行止め
H24.12.07	事故	下り線 約2時間半通行止め
H22.03.10~11	積雪	上下線通行止め
H22.02.22	事故	上り線通行止め

■関門トンネル (延長 3,461m)

- ・開 通：昭和33年3月 (57年経過)
- ・交通量：28,897台/日 (H26年度)



○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



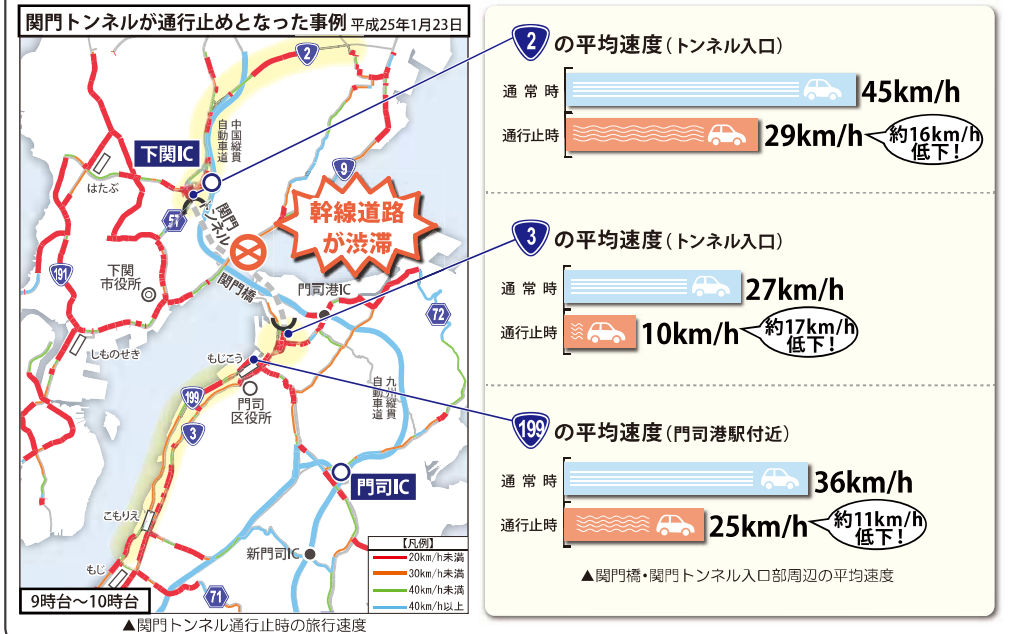
○関門トンネルの事故・落下物等による通行止め回数

年度	通行止め回数
H22	178回
H23	233回
H24	215回
H25	175回
H26	226回
合計	1027回

- ・5年間の回数 **1,027回**
- ・1日平均回数 **0.56回/日**

通行止めになれば、地域の道路が渋滞します

○関門トンネルが通行止めになると、国道2号・3号・199号など幹線道路が著しく渋滞します。このため、下関・北九州地域全体の物流や交通に支障をきたします。



関門橋・関門トンネルが同時に通行止めになれば 企業活動に多大な影響を及ぼします

○交通事故や悪天候、リフレッシュ工事などの条件が重なって、関門橋と関門トンネルが同時に通行止めになった場合、本州と九州を結ぶ自動車交通が遮断され、企業活動に大打撃を与えます。

(自動車メーカー)

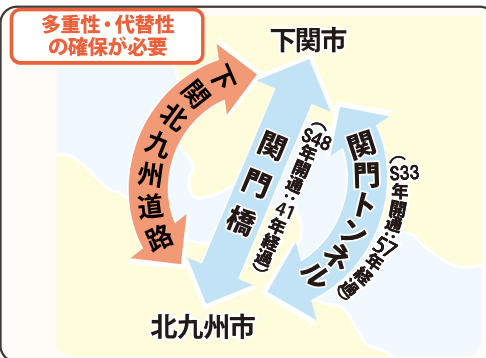
不安の声 その1

エアバッグは爆発物扱いであり、現行法上は内航船や航空便では運搬不可能であるため、毎日トレーラーにより4便(平常時)~8便(ピーク時)を九州へ陸送している。関門海峡の陸路が通行不能となると九州内での完成車生産がストップしてしまう。

(食品卸業)

不安の声 その2

白菜、キャベツのような葉菜類、玉ねぎのような根菜類は本州からのものが多い。例えば白菜は長野県からの入荷が最も多いが、これは時期によって九州内では白菜ができないためである。関門海峡の陸路が通行不能となった場合、1週間程度であればフェリーで代替できるが、それ以上の期間となると、顧客や消費者への影響は多大となる。



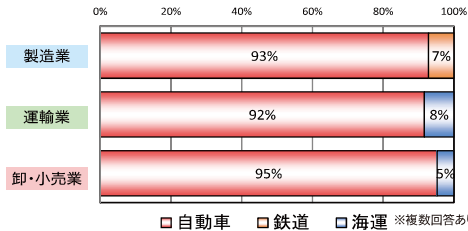
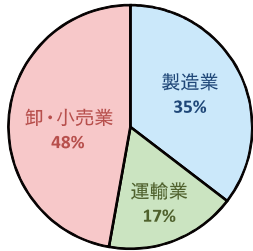
関門トンネル内で事故が発生し交通が遮断！ 約2時間、全面通行止めに！



産業振興

企業アンケート (無回答を除く)

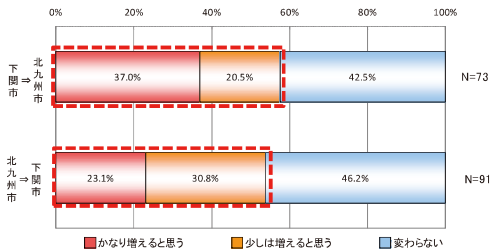
○ 関門海峡を横断して貨物を輸送するときには、多くの企業が「自動車」を利用しています。



▲関門横断輸送業種割合 (下関市・北九州市合計)

▲業種別関門横断輸送手段 (下関市・北九州市合計)

★ 下関北九州道路が整備され、物流の効率化が図られた場合には、約5割(無料の場合)の企業が、**今までより移動・輸送の回数が増える**と考えられています。



▲下関北九州道路無料時の両市間の移動・輸送回数の変化 (下関市・北九州市合計)

▼移動・輸送の回数が増える理由

- 第1位** 取引先・営業先・配送先等への移動・輸送時間が短くなるから
- 第2位** 業務での移動時間が短くなり、営業範囲が広がると思うから
- 第3位** 業務での移動の際、北九州市内の渋滞に巻き込まれないと思うから

期待!

都市間をつなぐわずか2つの道路

関門海峡を河川になぞらえると...

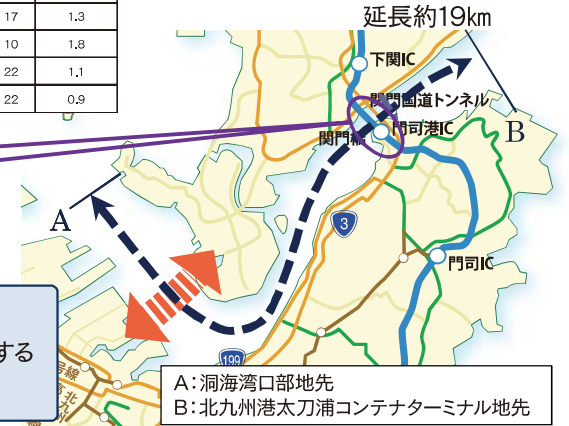
- 関門地域は、川幅が0.7~2.0キロメートル、延長が19キロメートルの河川により分断されているといえます。
- 左岸、右岸を結ぶ道路は、ほぼ同じ位置で渡河する「関門橋」と「関門トンネル」の2つのみです。

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本の橋梁が、阿波市から徳島市の吉野川約22キロメートルの区間には17本の橋梁が整備されており、周辺地域の交流・連携を支えています。

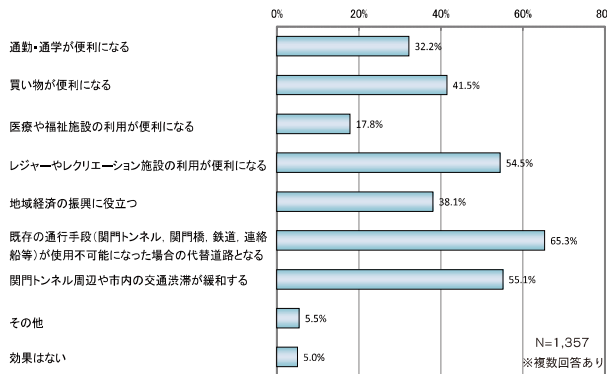
名称	対象範囲(幅)	対象延長(km)	道路数	平均道路間隔(km)
関門海峡	下関A~下関B(最小幅約700m、最大幅約2000m)	19	2	9.5
信濃川	みなとトンネル(850m)~白井橋(383m)	23	21	1.1
吉野川	吉野川大橋(1,137m)~阿波中央大橋(821m)	22	17	1.3
大井川	太平橋(964m)~大井川橋(703m)	18	10	1.8
筑後川	豆津橋(355m)~朝羽大橋(441m)	25	22	1.1
荒川	新荒川橋(764m)~笹目橋(637m)	19	22	0.9

延長約19kmの間にある道路は関門橋と関門トンネルのみ

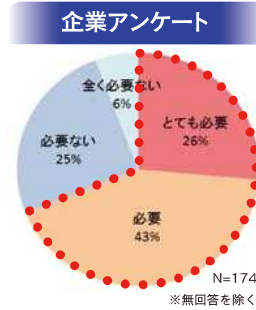
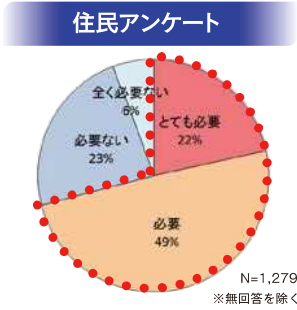


関門都市圏の一体的な発展のためには、円滑な物流の実現や交流人口の拡大に資する『下関北九州道路』の整備が必要不可欠

下関北九州道路が必要と考えられています

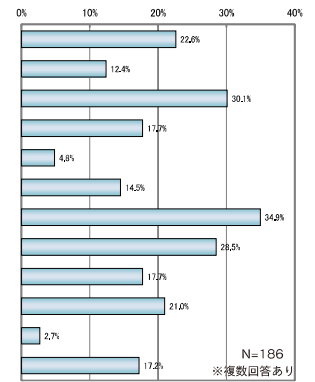


▲下関北九州道路が整備された場合に期待される効果



住民、企業とも
約7割
が必要と考えています

- より遠方の顧客が開拓でき、取引量・生産量等が増大する
- 新たに商圏が拡大するため、収益が増加する
- 物流が効率化し、輸送コストが削減される
- 通勤圏が広がるため新たな労働力が確保でき、生産力が向上する
- 輸送の時間的ロスがなくなるため、在庫水準を抑えることができ、物流コストを削減できる
- 時間どおりに納品することができるため、顧客からの信頼が向上し、企業価値が高まる
- 関門トンネル周辺や市内の交通渋滞が緩和し、業務効率が向上する
- 関門トンネルや関門橋の通行止めによるリスクが解消し、安定した企業収益が得られる
- 人の移動や物の輸送が活発となるため、新たな事業展開が可能となる
- 本州と九州の連携が強化されることにより、地域経済が活性化される
- その他
- 効果はない



▲下関北九州道路が整備された場合に期待される効果

○住民アンケートの概要
1.調査対象者及び調査方法
下関市及び北九州市にお住まいの20歳以上の市民を住民基本台帳より抽出し、調査票を郵送にて配布・回収
2.調査日
配布時期：H26.1.20 回答締切：H26.1.31
3.回答票数と回答率
下関市：715票(1,700票配布)42.1%
北九州市：642票(1,700票配布)37.8%
合計：1,357票(3,400票配布)39.9%

○企業アンケートの概要
1.調査対象者及び調査方法
下関市及び北九州市に本社・支店・営業所等がある企業を書籍より抽出し、調査票を郵送にて配布・回収
2.調査日
配布時期：H26.2.17 回答締切：H26.2.28
3.回答票数と回答率
下関市の企業：86票(261票配布)33.0%
北九州市の企業：100票(433票配布)23.1%
合計：186票(694票配布)26.8%