

# 関門海峡道路は、多様な効果が期待されます

## 地域の一体化と交通ネットワークの信頼性向上が図られます

関門海峡道路の整備により、北九州市～下関市間の所要時間が、市役所間で約20分になるなど大幅に短縮され、関門地域の一体化が促進されます。

また、海峡部に一点集中する幹線ネットワークの分散化が図られ、交通ネットワーク全体の信頼性が向上します。



### 国際物流拠点の形成

- 響灘ハブポート
- 下関沖合人工島
- 小倉駅北口地区整備事業
- 新北九州空港

### 国際技術・情報拠点の形成

- 河海湾地区
- 長府地区
- 若松・戸畑・日明地区
- 新門司地区

## 魅力的な『関門中枢都市圏』が形成されます。

関門海峡道路の整備により、通勤通学圏や商圏の拡大が期待されます。同時に国際物流拠点をはじめとする拠点機能の連携強化が図られ、魅力ある関門中枢都市圏の形成が促進されます。

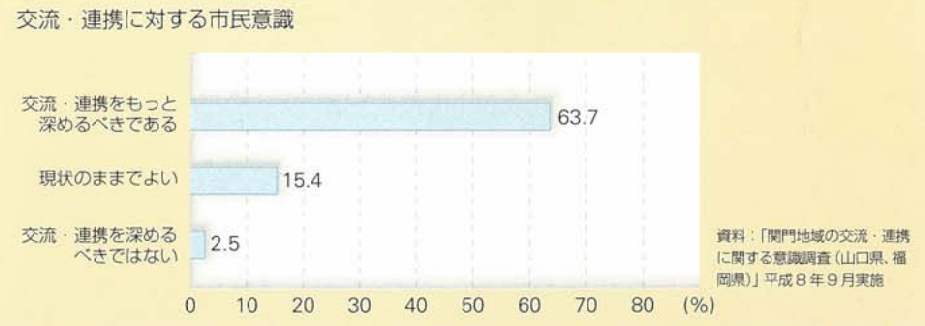
### 国際学術・研究拠点の形成

- 北九州学術・研究都市
- 水産大学校
- 国際東アジア研究センター
- 地域共同研究センター

### 国際観光・コンベンション拠点の形成

- 西日本総合展示場
- 海峡メッセ下関
- メディアドーム
- スペースワールド
- あるかぼーと下関

## 交流・連携の強化を望む北九州・下関両市民の要望にも応えます。



### 関門海峡道路をめぐる動き

平成 3年 11月	山口県、福岡県、下関市、北九州市等が関門海峡道路整備促進期成同盟会を設立
平成 4年 3月	九州・山口経済連合会の関門地域振興特別委員会において、第二関門橋建設を含む交通体系の早期整備について提言される
平成 4年 4月	建設省、平成4年度事業発表で関門海峡道路の基礎的調査に着手発表
平成 6年 12月	下関福岡連絡道路が地域高規格道路(候補路線)として指定される
平成 8年 2月	関門海峡道路経済調査委員会設置される
平成 9年 4月	関門地域一体化促進シンポジウム開催される
6月	九州・山口経済連合会が関門海峡道路特別部会を設置
6月	関門地域振興ビジョン策定実行委員会が関門地域ビジョンを発表
8月	新しい道路整備五箇年計画(案)において事業の具体化を図ると明記される
平成 10年 3月	九州・山口経済連合会、中国経済連合会をはじめとする地元経済界を中心に関門海峡道路建設促進協議会を設立
3月	新しい全国総合開発計画「21世紀の国土のランドデザイン」の中で、関門海峡道路は、構想を進めるとして位置付けられる

# 関門海峡に"新"動脈

## 関門海峡道路





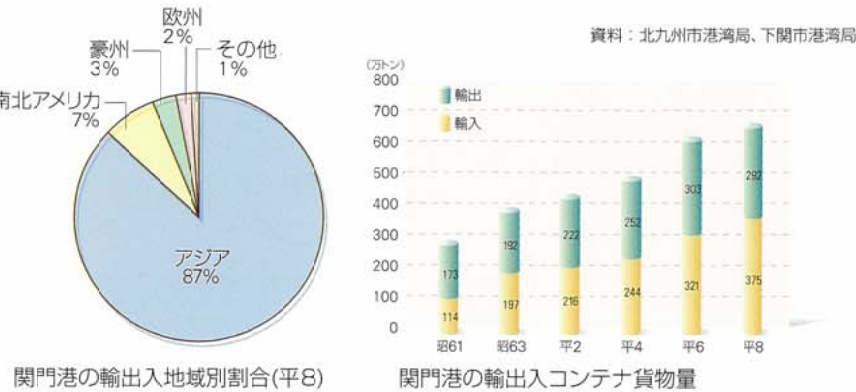
# パワフルな関門地域

## 国際物流拠点

関門港は飛躍を続けています

国内有数の国際貿易港として、日本の発展に貢献してきた関門港は、西南日本(中国・四国・九州)最大の貿易港です。

現在、響灘ハブポート(北九州市)や下関沖合人工島(下関市)等の港湾プロジェクトが進展しており、将来においても西南日本の物流拠点として、またアジアのハブポートとして活躍が期待されています。



響灘ハブポート



下関沖合人工島

## 国際交流拠点

国際交流拠点施設が集積が進んでいます

関釜フェリー等が発着する関門地域は人の交流も盛んであり、また、海峡をはさんだ北九州・下関の両都心地区ではアジア太平洋インポートマート(北九州市)や海峡メッセ下関(下関市)をはじめとする国際的コンベンション施設が集積が進んでいます。



アジア太平洋インポートマート(AIM)



海峡メッセ下関

## 西南日本における交流の要

西南日本地域の自立的な発展を

リードしていきます

関門地域は、複数の国土軸・地域連携軸及び広域交流圏の要に位置しており、基盤整備が遅れている山陰・東九州・西四国を含む西南日本の発展の核としての役割を果たします。



## 産業・技術拠点

集積している産業・技術の活用が期待されます

関門地域は、鉄鋼・化学・造船・水産加工等を中心に、全国有数の産業・技術が集積しています。

また、学術・研究機能を充実するために、北九州学術・研究都市整備事業が進められ、新たな大学院や民間研究所、研究開発型企業の誘致が図られています。





## 広域的な課題

### 広域交通ネットワークの強化

西南日本における交流の円滑化が求められます

西南日本の発展を促すためには、山陰や東九州・西四国の各地域と関門地域の連携を強化する交通基盤の整備が課題です。

高規格幹線道路の整備状況

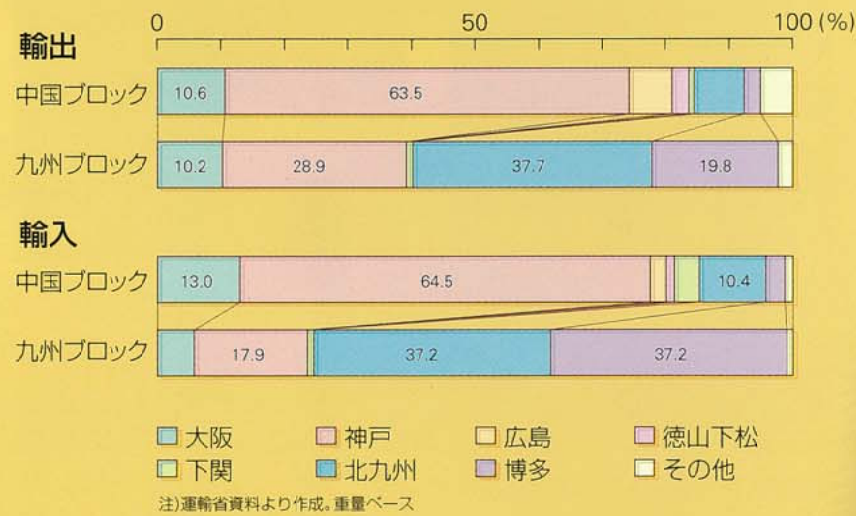


### ゲートウェイ機能の強化

西南日本における物流の効率化が求められます

中国・九州で生産・消費される国際コンテナ貨物の多くが他地域の港を利用していています。これらの貨物を地域内で取り扱われるようにするためには、ゲートウェイ機能(国際交流の玄関口)の強化が課題となっています。

中国・九州ブロックで生産(消費)される輸出入貨物の利用港湾(H5)

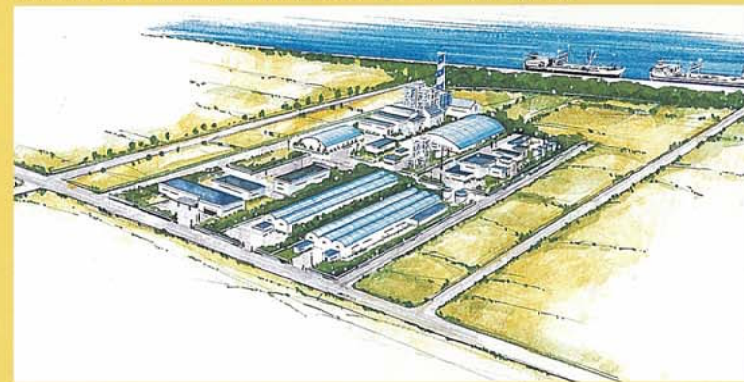


### 新産業のさらなる発展

西南日本の産業構造転換をリードすることが求められます

環境・福祉・航空宇宙等、多様な産業分野での新展開を図る関門地域は、進展する学術・研究機能をより一層活かして、西南日本の産業構造転換をリードすることが求められています。

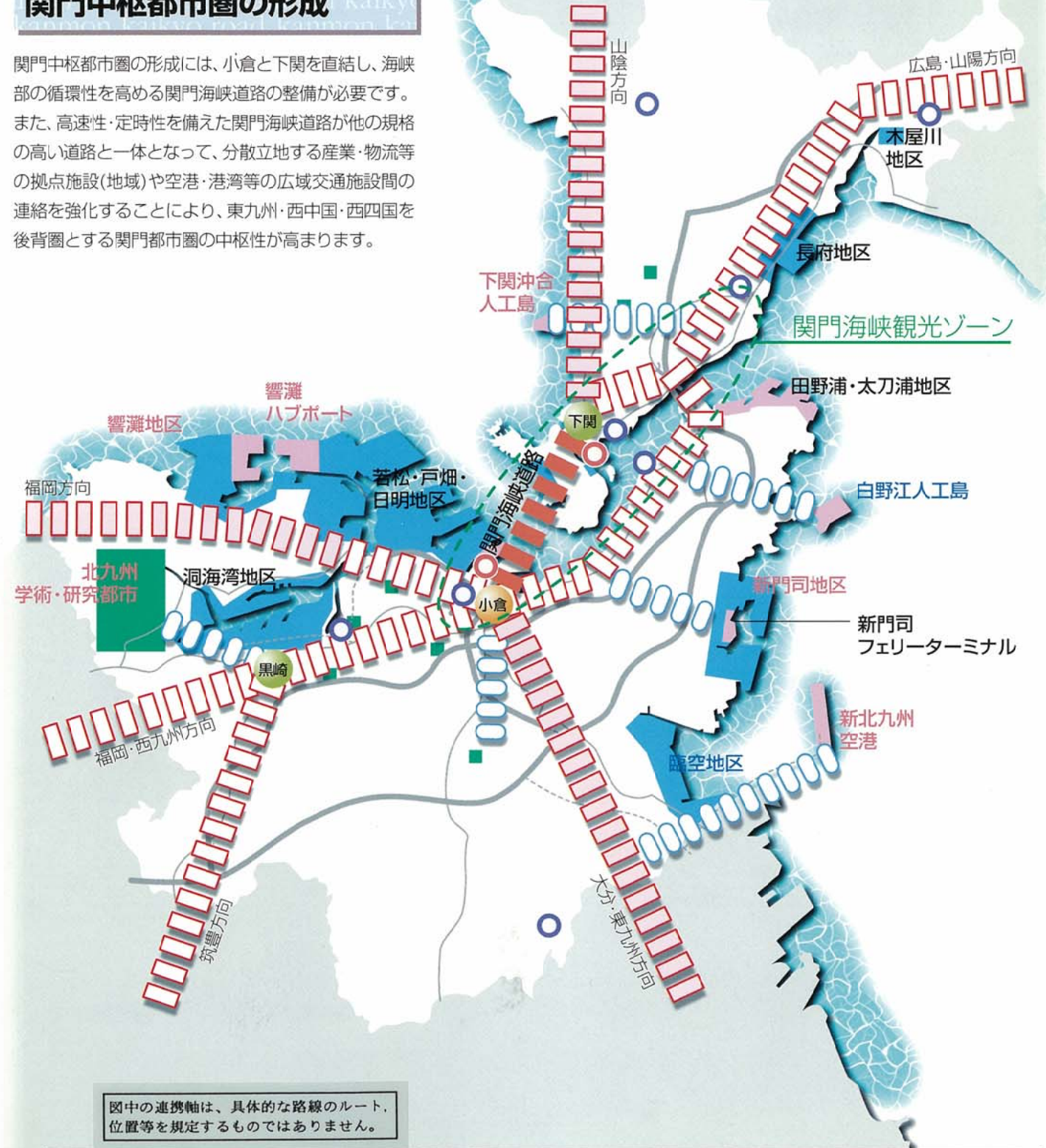
環境関連の産業が集積する「総合環境コンビナート」の構想図



## 関門地域の将来像

### 関門中枢都市圏の形成

関門中枢都市圏の形成には、小倉と下関を直結し、海峡部の循環性を高める関門海峡道路の整備が必要です。また、高速性・定時性を備えた関門海峡道路が他の規格の高い道路と一体となって、分散立地する産業・物流等の拠点施設(地域)や空港・港湾等の広域交通施設間の連絡を強化することにより、東九州・西中国・西四国を後背圏とする関門都市圏の中枢性が高まります。



図中の連携軸は、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。





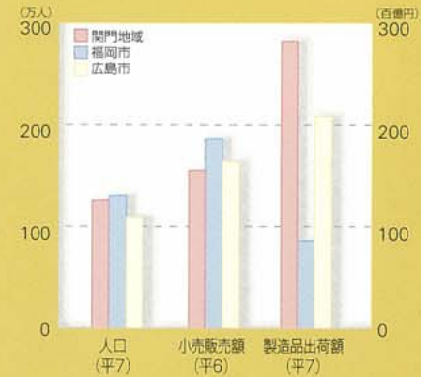
## 地域的な課題

### 地域の一体的発展

スケールメリットを活用することが課題です

北九州市と下関市をあわせると、広島市・福岡市に匹敵する規模をもつ関門地域の相対的な地位は低下しており、スケールメリットを十分に活かしていない状況にあります。

福岡市・広島市に匹敵する関門地域の経済規模



山口・福岡両県に占める下関・北九州両市のシェアの低下



資料：国勢調査、生産農業所得統計、工業統計、商業統計、外国貿易年表

### 海峡部の交通施設の改善

交通行動の変化への対応が望まれています

関門地域では、社会・経済活動の変化に伴い、交通の中心が門司から小倉へシフトしています。今後の交流・連携の強化に向けて、交通行動の変化に対応した海峡部の交通施設の改善が強く望まれています。

通勤通学流動の門司から小倉中心へのシフト

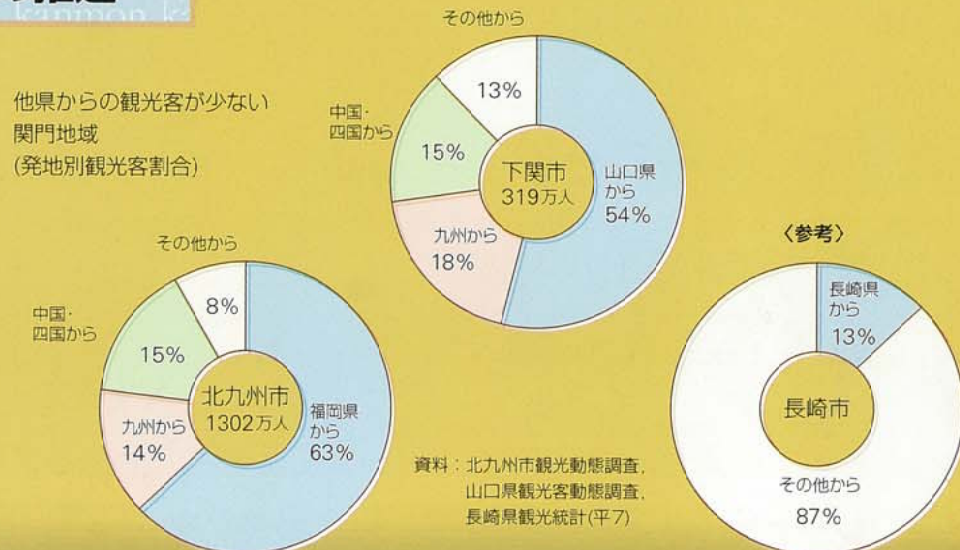


単位：人  
( )内は構成比 (%)  
資料：国勢調査

### 周遊・滞在型観光の推進

周遊型観光ルートの形成が必要で

関門地域は日帰り観光中心の形態となっています。今後周遊型観光ルートの形成を図り、魅力あふれる周遊・滞在型観光を創造することが重要です。



資料：北九州市観光動態調査、山口県観光客動態調査、長崎市観光統計(平7)

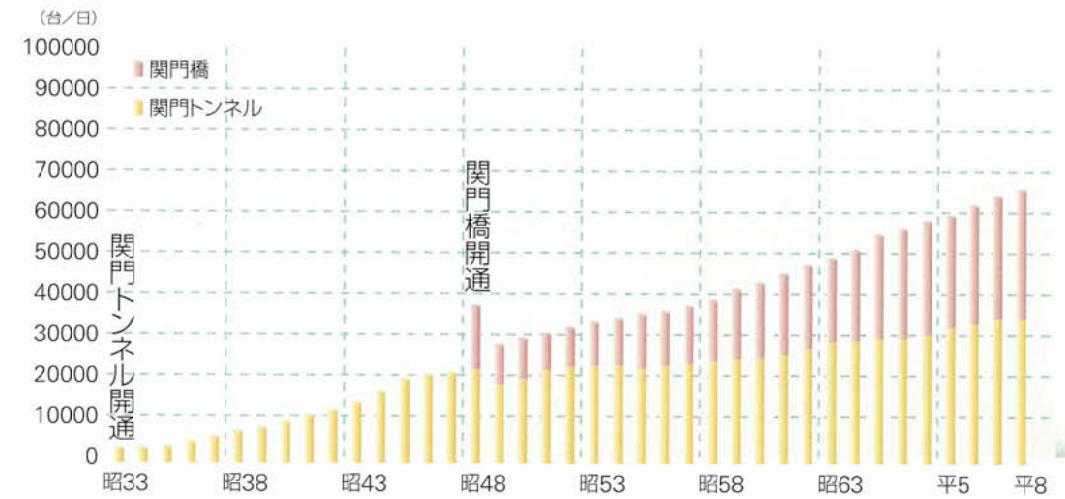
## 海峡部における円滑な交通の確保

海峡部の幹線交通網を強化します

関門海峡を中心に高規格幹線道路をみると、本州側では、中国縦貫道・山陽道・山陰道、また、九州側では、九州縦貫道・東九州道が整備されるのに対して、海峡部においてこれを受けるのは関門橋1路線しかありません。さらに、海峡部の自動車交通量は増加の一途をたどり、

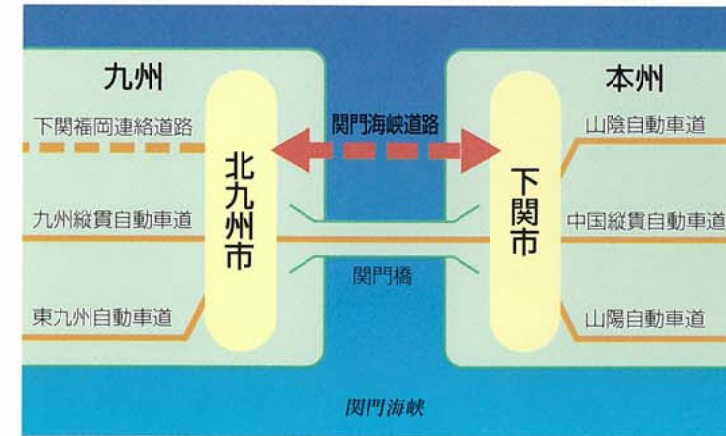
関門トンネル出入口では定常的な道路混雑が生じています。また、関門トンネルでは、大規模補修による長期通行止めや通常維持による通行規制等が実施されており、日常的な利便性の向上のためにも、関門海峡道路が必要です。

増え続ける関門断面交通量(日平均交通量) 資料：日本道路公団データ



注：関門トンネルの長期通行止めが行われた年次では、通行止めの期間を除いて日平均交通量を算出している。(昭54、昭63、平1)

本州～九州間の規格の高い道路網(将来イメージ)



関門トンネル出入口での混雑(門司側)



関門トンネル出入口での混雑(下関側)

