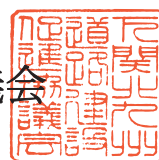


下関北九州道路の早期実現に関する要望

平成 28 年 8 月

下関北九州道路建設促進協議会



会 長 麻 生 泰

中国経済連合会



（一社）九州経済連合会



関門連携委員会 委員長 吉 村 猛

下関北九州道路の早期実現に関する要望

平成 28 年 8 月
下関北九州道路建設促進協議会
関門連携委員会

下関北九州道路は、北九州市と下関市の都心部を結び、現在の関門トンネルや関門橋と一体となってネットワーク化することで、産業、経済、文化、観光などあらゆる面で日常交流の活性化に寄与する道路です。関門地域は、本州と九州の結節点として交通の要衝であるにもかかわらず、現在の関門トンネル・関門橋においては建設から 40 年以上を経過して老朽化が進んでおり、下関北九州道路は国土幹線道の代替機能としても極めて緊急性の高い道路です。

先の東日本大震災及び今回の熊本地震においては、サプライチェーンの寸断が日本経済に大きな影響を及ぼし、一極一軸型の国土構造の脆弱性が改めて浮き彫りにされましたが、当協議会の調査においても、関門トンネル及び関門橋が交通遮断された場合の経済損失額は 1 年間に約 14 兆円（間接被害のみ）という結果が出ています。

また、東九州自動車道の整備による循環型高速交通ネットワークの実現により、人流・物流の飛躍的な進展が予想される中、関門海峡がボトルネックとなることのないよう、その必要性は一段と高まっています。

また、平成 28 年 3 月に国土交通大臣決定された中国圏広域地方計画及び九州圏広域地方計画においては、関門海峡を挟み隣接する北九州・下関の「両都市圏の一体的な発展に向けて、(日常的な) 交流・連携の推進を図る」とされていますが、平成 23 年度に当協議会が実施した「関門海峡道路の必要性に関する基礎調査」では、同規模の河川で分断された全国他都市の橋梁整備本数と比較した場合、当都市圏はその水準を著しく下回ることが確認されています。

下関北九州道路は、新たな国土軸を形成するための「海峡横断プロジェクト」とは異なり、関門都市圏における地域間の交流や連携を強化するための都市間連絡道路であるとともに、大規模災害時等にも機能する代替性の確保されたネットワークを構築するための道路です。

つきましては、国土強靱化を進めるためにも、下関北九州道路の早期事業着手が進められるよう、特に下記の事項につきまして格別のご配慮を賜りますよう強く要望いたします。

記

- 1 下関北九州道路の早期実現を図ること。
- 2 実現に向けて、必要な調査を実施するとともに、具体的な方策の検討を進めること。
- 3 これらの調査・検討に必要な予算を確保すること。

以上