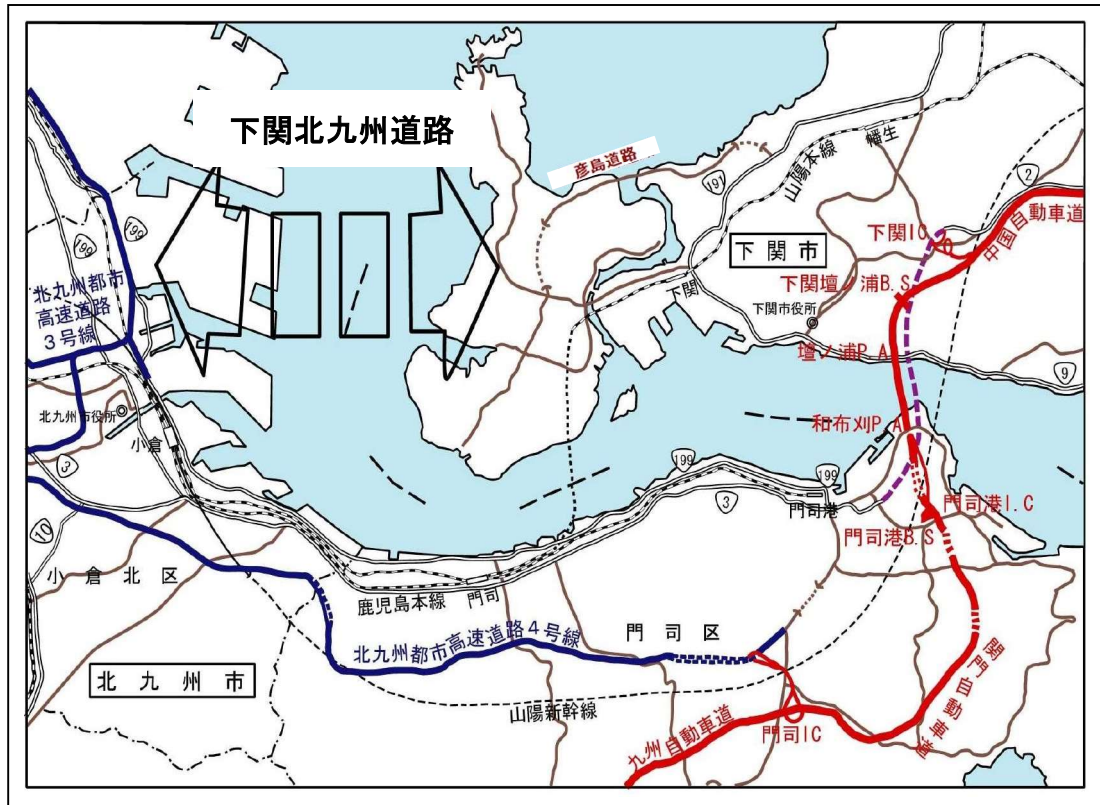


要 望 項 目	要 望 の 要 旨
2 主要道路の整備促進 ・下関北九州道路の早期実現	本市は、西日本における物流拠点都市としての国際競争力確保に向け、港湾や空港、鉄道ターミナル駅等の拠点整備を進めてきましたが、それらの相互連携を図るためには、道路整備は不可欠です。 下関北九州道路は、北九州市と下関市の都心部を直結することで関門地域の一体的発展を支えるとともに、本州と九州を結ぶ大動脈である、関門国道トンネル、関門橋の老朽化への対応や代替機能を確保する、西日本地域の広域道路ネットワークを支える極めて重要な道路です。 関門地域が有するポテンシャルを活用し、更なる自立的発展を図っていくためには、地域間の交流・連携をより強固なものとし、地域の生産性の向上による国際競争力強化や、アクセス性の向上による観光振興などのストック効果を最大限発揮させるよう、道路ネットワークを充実・強化することが急務です。しかしながら、関門橋は供用開始から45年、関門トンネルは61年が経過しており、近年施設の老朽化に伴う補修工事や、悪天候、車両事故等による通行規制が頻繁に行われています。このため、関門地域における安定的な交通機能の確保、ひいては本州と九州の連絡強化が喫緊の課題となっています。 こうした地域のニーズや喫緊の課題に的確に応えていくためには、「下関北九州道路」を早期に整備し、関門橋や関門トンネルと一体となって環状道路網を形成することにより多重性・代替性を確保することが必要不可欠です。

要 望 項 目	要 望 の 要 旨
・ 国道 3 号黒崎バイパス	国道 3 号黒崎バイパスは、これまでに 5. 8 k mのうち 5. 2 k mが開通し、国道 3 号や周辺道路の渋滞緩和、東西方向の所要時間の短縮と定時性の向上が図られるとともに、都市高速道路に接続されたことで小倉都心部などへの速達性・定時性が向上しました。その結果、新門司地区・北九州空港等の物流拠点へのアクセス向上により、物流が効率化し、バイパス沿線への企業進出につながるなどストック効果も着実に現れています。 しかしながら、国道 3 号の現道や国道 200 号に未接続で、国道のネットワークが形成されていないため、黒崎バイパスの本来の効果が十分に発揮されていない状況です。 黒崎バイパスの開通効果を最大限に発揮させるためにも、①「道路関係予算総額の拡大・確保」及び「早期全線供用のための本道路整備事業予算の確保」とともに、②「春の町ランプ、黒崎西ランプ及び陣原 ON ランプの早期供用」が必要です。
・ 連続立体交差事業を中心とした広域拠点折尾地区の整備促進	魅力ある地方の創生を実現するため、本市では、都市のコンパクト化の推進と周辺等との交通ネットワークの充実を図っているところです。 その中で北九州西部都市圏の中心核である折尾地区について、学園都市や北九州学術研究都市の玄関口にふさわしい地域拠点の整備として、連続立体交差事業、街路事業及び土地地区画整理事業を推進しています。 事業開始から 1 5 年が経過し、事業の進捗が実感できるようになりました。特に、平成 3 1 年 3 月に筑豊本線の高架切替が完了し、駅へのアクセス道路における踏切が一部除去されたことで、本事業が掲げる踏切除去による交通渋滞の解消が大きく前進しました。これに加え、周辺の街路事業や土地地区画整理事業も大きく進み、地元では、新たなまちづくりと早期完成への期待が益々高まっています。 令和 2 年度の鹿児島本線の本切替及び新駅舎の開業に向けて、連続立体交差事業や街路事業、土地地区画整理事業を確実に進捗させる必要があります。 以上の主要道路の整備促進に向けた財源の安定的な確保につきまして、特段のご配慮を賜りますようお願い致します。

下関北九州道路について

下関市彦島迫町～北九州市小倉北区西港町付近
延長約 8 km（海峡部約 2 km）



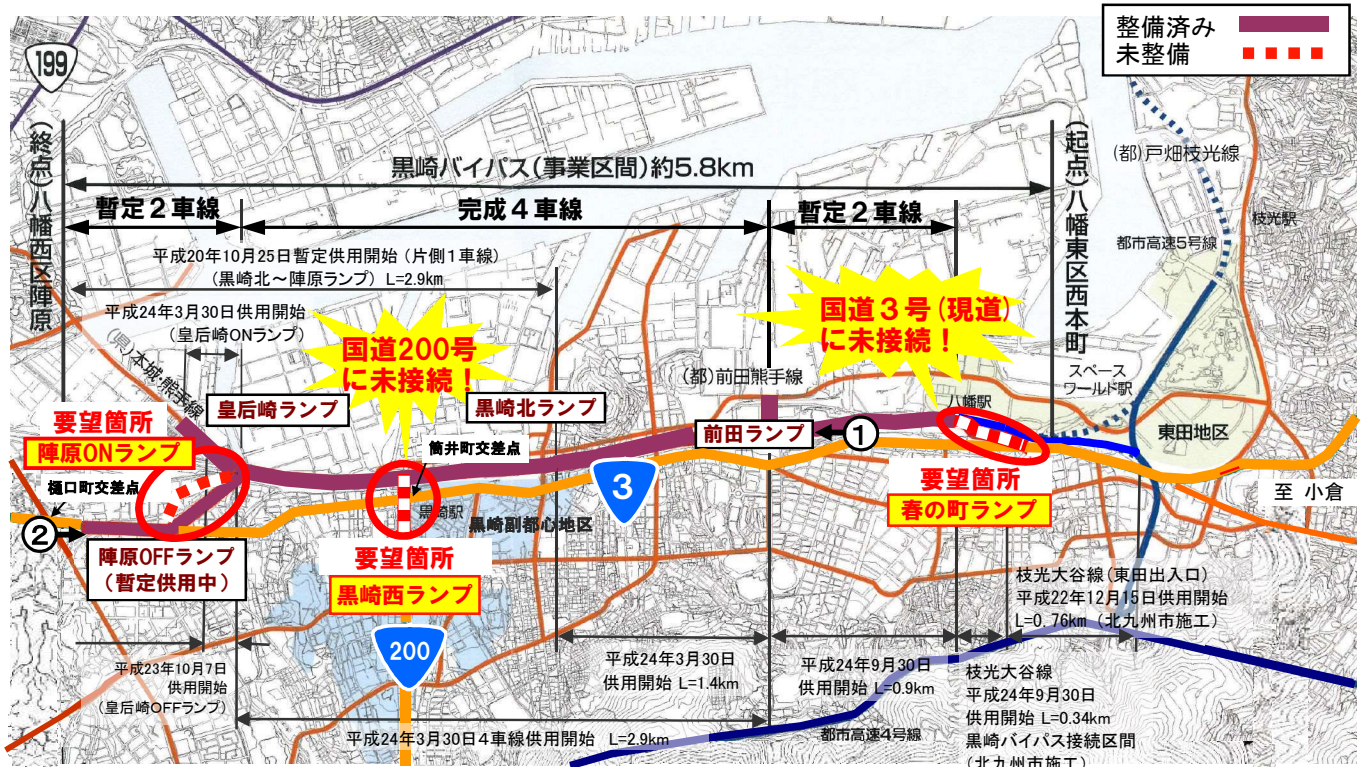
下関北九州道路の意義

1. 地域間の連携強化を支援する広域道路ネットワークの形成
2. 本州と九州を結ぶ大動脈の代替機能の確保
3. 事故、老朽化に伴う維持補修等による関門トンネルの通行止め等に伴うトンネル周辺における慢性的な渋滞の解消

取り組みの概要

- ・ 地元である 2 県（福岡、山口）、2 市（下関、北九州）では、地域連携に関する調査や広報活動を行うとともに「下関北九州道路整備促進期成同盟会」を結成し、要望活動を実施している。
- ・ 民間においては九州・中国経済連合会が中心となって「下関北九州道路建設促進協議会」を結成し、整備実現に向けた要望活動や独自の研究等を進めている。
- ・ 平成 19 年度まで、期成同盟会、促進協議会が連携し、随時、「下関北九州道路（関門海峡道路）整備促進大会」を開催するなど、中央への要望活動をしてきた。
- ・ 平成 26 年 8 月 6 日に約 10 年ぶりとなる促進大会を開催、10 月 15 日に国要望を実施、平成 27 年度は 7 月 24 日に促進大会を開催、8 月 27～28 日に国要望を実施。
- ・ 平成 29 年度は、国からの技術的、予算的支援（補助金の交付）を受けて、「下関北九州道路調査検討会」を設立し、概略ルート、構造形式、整備手法に関する調査検討を実施。
- ・ 平成 29 年度は 8 月 3 日に促進大会を開催、8 月 10 日に国要望を実施。また、調査検討会における検討結果の報告のため、平成 30 年 3 月 25 日に促進大会を開催、3 月 28 日に国要望を実施。
- ・ 平成 30 年 12 月 16 日に促進大会を開催、12 月 21 日及び平成 31 年 3 月 19 日に国要望を実施。
- ・ 平成 31 年度より、国による直轄調査開始。
- ・ 令和元年 8 月 23 日に促進大会を開催。9 月 6 日に国要望を実施。
- ・ 令和元年 9 月 13 日、国による「下関北九州道路計画検討会」設立。実質的な直轄調査着手。

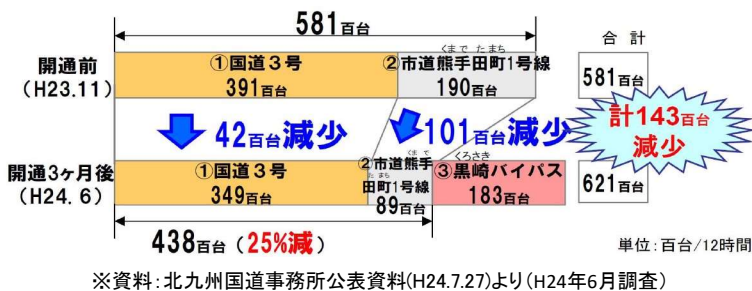
産業と物流を支える大動脈『国道3号黒崎バイパス』



前田ランプ～黒崎北ランプ間供用後(整備効果)

- 並行する国道・市道からバイパスに**約3割の交通量が転換**
- 西本町～陣間間の移動時間が**11分短縮**
- 黒崎跨線橋交差点で**渋滞解消**（若松方面1,190m渋滞⇒渋滞なし）

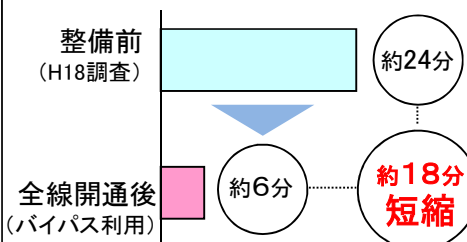
供用に伴う断面交通量の変化(前田～皇后崎4車線化)



さらに全線が開通すると！

全線開通後の整備効果(将来)

国道3号
西本町～陣原間の所要時間



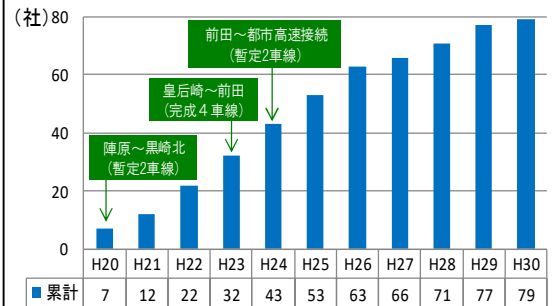
▲ 滯滯狀況

暫定供用時のストック効果

企業の立地状況（平成20～30年度）

暫定供用後、79社の企業が立地！

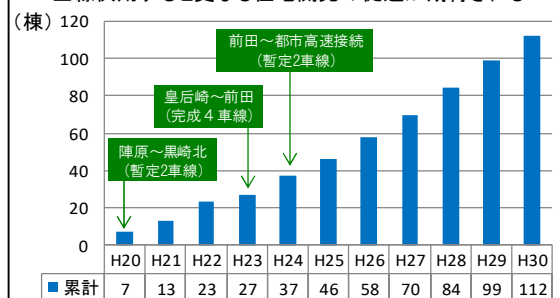
⇒沿線には誘致中の遊休地が点在しているため、
全線供用すると更なる企業進出が期待される！



共同住宅の立地状況（平成20～30年度）

暫定供用後、112棟の共同住宅が分譲開始！

⇒現在も沿線で分譲予定の共同住宅が建築中であり、
全線供用すると更なる住宅開発の促進が期待される！



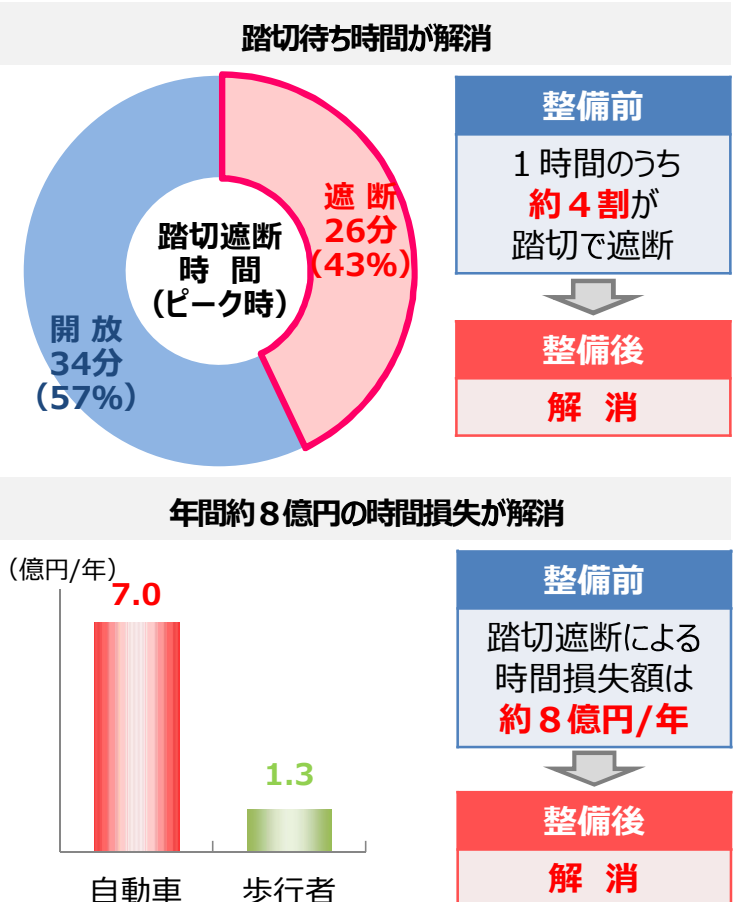
折尾地区総合整備事業

①折尾駅周辺連続立体交差事業 ～人・モノの流れがスムーズになります!～

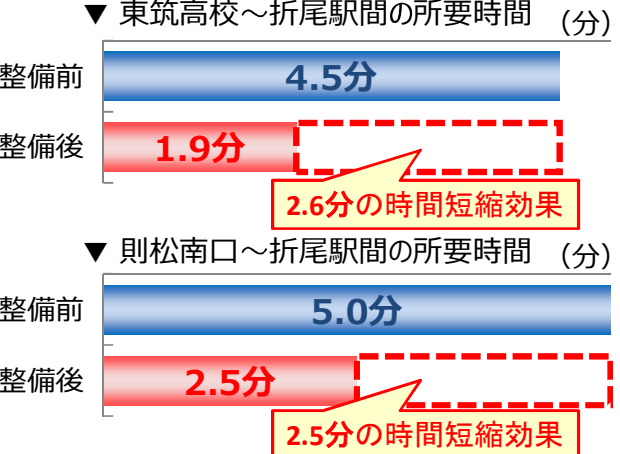
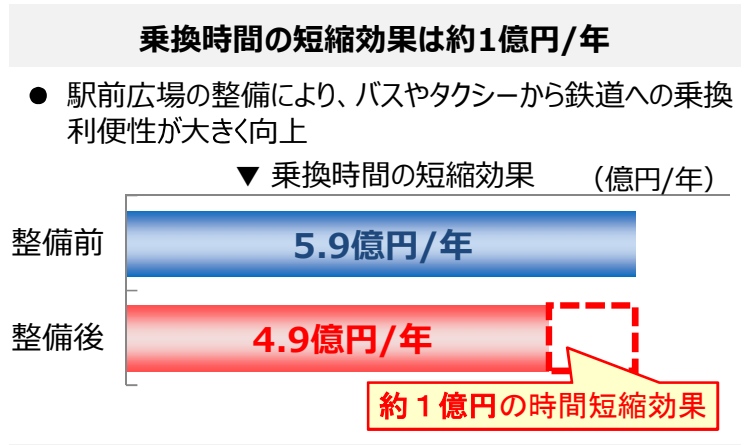


◆事業概要

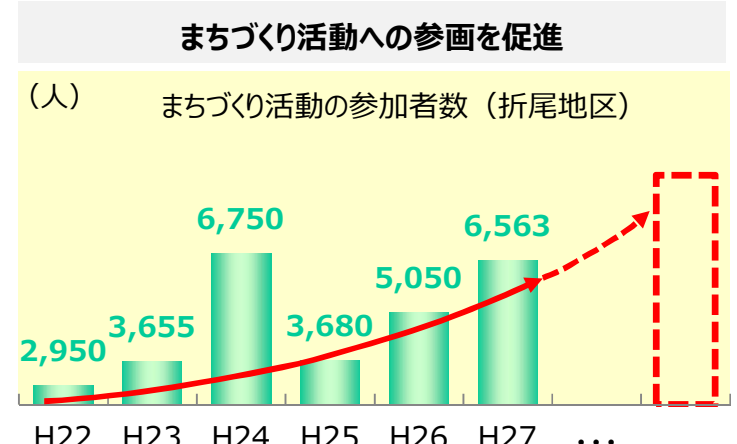
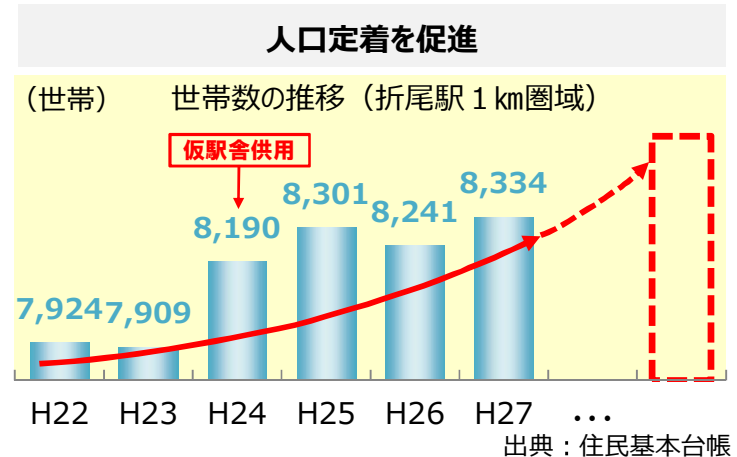
①折尾駅周辺 連続立体交差事業	・事業延長L＝約4.5km（JR筑豊本線＝約2.4km、JR鹿児島本線＝約2.1km） ・事業期間：平成16年度～令和4年度
②街路事業	・幹線道路、補助幹線道路、歩行者専用道路など L＝約3.7km ・駅前広場 A＝約1ha ・事業期間：平成16年度～令和7年度
③折尾土地区画 整理事業	・事業区域 A＝約17ha ・事業期間：平成18年度～令和7年度（清算期間を除く）



②街路事業 ～折尾駅へのアクセスや歩行者の安全性を向上します!～



③折尾土地区画整理事業 ～人口定着や賑わいのあるまちづくりを推進します!～



折尾地区総合整備事業 進捗状況



⑤ 折尾堀川町線の整備



⑦ 宅地整備工事（堀川町地区）



① トンネル終点部(国道3号付近)



折尾警察署跡地開発



② 筑豊本線高架工事（国道踏切）



⑥ 日吉台光明線の整備



③ 鹿児島本線高架工事 (北鷹見町高架工区)



④ 鹿児島本線高架工事
(駅部高架工区)



⑧ 家屋調査、家屋移転補償等
(東側地区、鉄道跡地地区)



凡 例

連続立体交差事業

街路事業(事業認可区域)

土地区画整理事業

