

5. 意見聴取方法(案)

5-1. 意見聴取方法について

○意見聴取は、沿線自治体へのヒアリング、団体および企業、沿線住民へのアンケートに加え、オープンハウス、留置きを実施予定。

意見聴取の対象

- ※1 ヒアリングは、沿線自治体へ対面方式での意見聴取。
- ※2 アンケートは、団体や企業等へ、アンケート用紙を配布し意見聴取。
- ※3 アンケートは、地域住民から対象者を無作為に抽出し、アンケート用紙を配布し意見聴取。
(1世帯あたり、アンケート回答用返信はがきを4枚同封予定)
- ※4 広域的移動が想定される企業・団体については、ヒアリング調査により意見聴取。
- ※5 オープンハウスは、各自治体市役所等での説明。アンケート票による意見聴取。
オープンハウスの周知は市報などで広報。
- ※6 留置きは、高速道路のサービスエリア等にアンケート用紙とアンケート回収ボックスを設置し意見聴取。



▲ 地域住民意見聴取範囲

対象者		
ヒアリング ※1	【沿線自治体】山口県・下関市・福岡県・北九州市への意見聴取 沿線自治体：山口県・下関市・福岡県・北九州市	4自治体
アンケート ※2 ※3 ※4	【団体・企業等】中国・九州地方の各団体・関係企業へ、アンケート用紙を配布し意見聴取 各団体等：トラック協会、タクシー協会、バス協会、消防本部、農業協同組合、漁業協同組合、警察署、観光協会、 商工会議所、医療機関、医師会 等 各企業：製造業、運輸・郵便業、卸売・小売業、宿泊・飲食サービス業、医療・福祉 等	約520団体・企業
	【地域住民】沿線の下関市・北九州市の地域住民から対象者を無作為に抽出し、アンケート用紙を配布し意見聴取	
	下関市 (約22万人) 北九州市 (約81万人)	約1,600部(抽出) 約5,600部(抽出)
オープンハウス (ヒアリング) ※5	【地域住民】沿線の下関市・北九州市の市役所・区役所等にオープンハウスを設置 下関市：下関市役所 等 北九州市：門司区役所、小倉北区役所、戸畑区役所、若松区役所 等	5箇所程度
留置き ※6	【道路利用者等】高速道路のサービスエリア等にアンケート用紙とアンケート回収ボックスを設置し意見聴取 宮島SA(上り・下り)、美東SA(上り・下り)、壇ノ浦PA(下り)、周防灘PA(上り・下り)、めかりPA(上り)、 古賀SA(上り・下り)、基山PA(上り・下り)、今川PA(上り・下り) 道の駅「北浦街道 豊北」、「蛸街道 西ノ市」、「きくがわ」、「むなかた」、「豊前おこしかけ」 山口県庁、福岡県庁 等	20箇所程度

5-2. 意見聴取(案)の概要

○意見聴取は、地域がより重視する政策目標や配慮事項に関して評価指標等を用いて意見を伺い、ルート帯や対応方針(案)の検討の参考とする。

○アンケートの設問の設定(一部抜粋)

<政策目標>

【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

<評価指標(例)>

- ・両市中心部の移動時間短縮
- ・並行現道の渋滞緩和

アンケートにおける質問事項

<比較ルート帯案(複数案)に対する意見>

- 問:下関市~北九州市間が早く移動できること
- 問:下関市と北九州市においてより多くの人が交流できること
- 問:国道2号・国道3号などの渋滞が少なくなること

【代替路】

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

- ・関門橋・関門トンネル通行止め時の代替機能の確保

<比較ルート帯案(複数案)に対する意見>

- 問:関門橋・関門トンネルの通行止め時(災害・事故・補修工事等)に代替路として使用できること

<配慮事項>

生活環境・自然環境への影響

<評価指標(例)>

- ・大気質・騒音への影響
- ・動植物の生息・生育地、生態系等への影響

アンケートにおける質問事項

- 問:生活環境(大気質・騒音)への影響が小さいこと
- 問:自然環境(貴重な動植物や生態系など)への影響が小さいこと

経済性への配慮

- ・整備に要する費用

問:整備費用が安いこと

①調査概要

○アンケート調査の趣旨やアンケートの対象者、今後の手続きの流れ等の説明。

下関北九州道路対象区間位置図



■皆様からのご意見は「計画段階評価」審議の参考意見となります。

国土交通省では、道路事業の透明性・効率性を高めるため、計画段階評価の取組を導入しています。
これは、道路の整備方針について地域の声(地域の皆様、道路利用者、関係団体等)を聞きながら、第三者委員会によって審議するものです。

計画段階評価の流れ

中国・九州地方合同小委員会
(R2.7.15)

地域の皆様、関係機関
企業等への意見聴取
現在はこの段階です

アンケート結果の分析

地域の皆様からの意見も踏まえ、
概略ルート・構造等を引き続き
検討します。

■中国・九州地方合同小委員会
中国・九州地方合同小委員会は、公共事業の効率性や透明性の一層の向上を図るため、学識経験者など第三者から構成される委員会です。
なお、会議資料は、国土交通省中国地方整備局・九州地方整備局のホームページでご覧いただけます。

下関北九州道路の道路計画に関するアンケートにご協力をお願いいたします

下関北九州道路は下関市、北九州市の都心部を結び、関門地域の一体的発展を目的とした道路です。
本調査は、下関北九州道路に関する道路整備の計画検討を進めるにあたり、最適なルート帯の検討に必要な重視すべき事項についてご意見を頂くことを目的としています。
皆様のご協力をお願いいたします。
※本事業は、環境影響評価法(平成9年法律第81号)に基づく計画段階環境配慮書(配慮書)の対象事業となることがあり、この意見聴取は環境影響評価法に基づく配慮書の案についての意見聴取の手続きを兼ねています。

■アンケート対象者

本アンケートは、下関市、北九州市にお住まいの方から無作為に抽出し配布しています。
○本アンケートは、配布させて頂いた世帯のご家族の方を対象と考えております。お手数とは思いますが、アンケート回答へのご協力をお願いいたします。
○幅広い年齢層の方からのご意見をお伺いしたい為、ご家族皆様へのご協力をお願いしたく、「**アンケート回答用 返信はがき**」を4枚同封させて頂いております。
(対象は18歳以上としております。ご家族構成にあわせて必要枚数をご利用下さい。)

■回答の提出方法及び締切

○下記の方法でご回答ください。
【方法】同封しています「返信はがき」にご記入頂き、**令和2年●月●日(●)**までに、
切手を貼らず郵便ポストへご投函をお願いいたします。

①調査概要

○政策目標や配慮事項、アンケートの質問内容等の説明。

評価の考え方

＜ルート帯を検討するうえで重視すべき事項＞

＜政策目標＞

1 2 3 【暮らし】

- 下関市～北九州市間が早く移動できること
- 下関市と北九州市においてより多くの人が交流できること
- 国道2号・国道3号などの渋滞が少なくなること

✓通勤通学など下関市-北九州市間の結びつきが強い状況です

✓下関市と北九州市を結ぶ国道2号や国道3号などでは交通渋滞が発生しています

✓下関市街地と小倉都心の行き来は大きな迂回感があります

6 7 【観光】

- 下関市と北九州市の観光地間の移動時間が短くなり、周遊観光がしやすくなること
- クルーズ船から観光地間の移動時間が短くなり、クルーズ観光の魅力が向上すること

✓下関市と北九州市の主要観光地間の移動は30分以上かかっています

✓クルーズ船バスツアーによる下関市と北九州市の間道が非効率となっています

4 5 【産業・物流】

- 物流拠点(下関側・北九州側)と九州・本州間の広域的な物流における迅速性が向上すること
- 沿線地域の産業拠点間における迅速性が向上すること

✓下関市、北九州市は海外との支那口となる物流拠点等が集積し、本州・九州との広域的な物流もあります

✓下関市-北九州市間では、自動車部品のカンテナラックの輸送などで連携しています

8 【代替路】

- 関門橋・関門トンネルの通行止め時(災害・事故・補修工事等)に代替路として使用できること

✓本州と九州を結ぶ関門橋や関門トンネルは災害や事故などで通行止めが発生しています

車種	通行止め区間	関門橋	関門トンネル
軽自動車	0	220	220
軽トラック	4	200	200
普通車	2	200	200
バス	1	207	207
トラック	2	180	180

✓関門橋の通行止めで周辺道路が混雑し、平常時の約4倍の移動時間がかかったこともあります

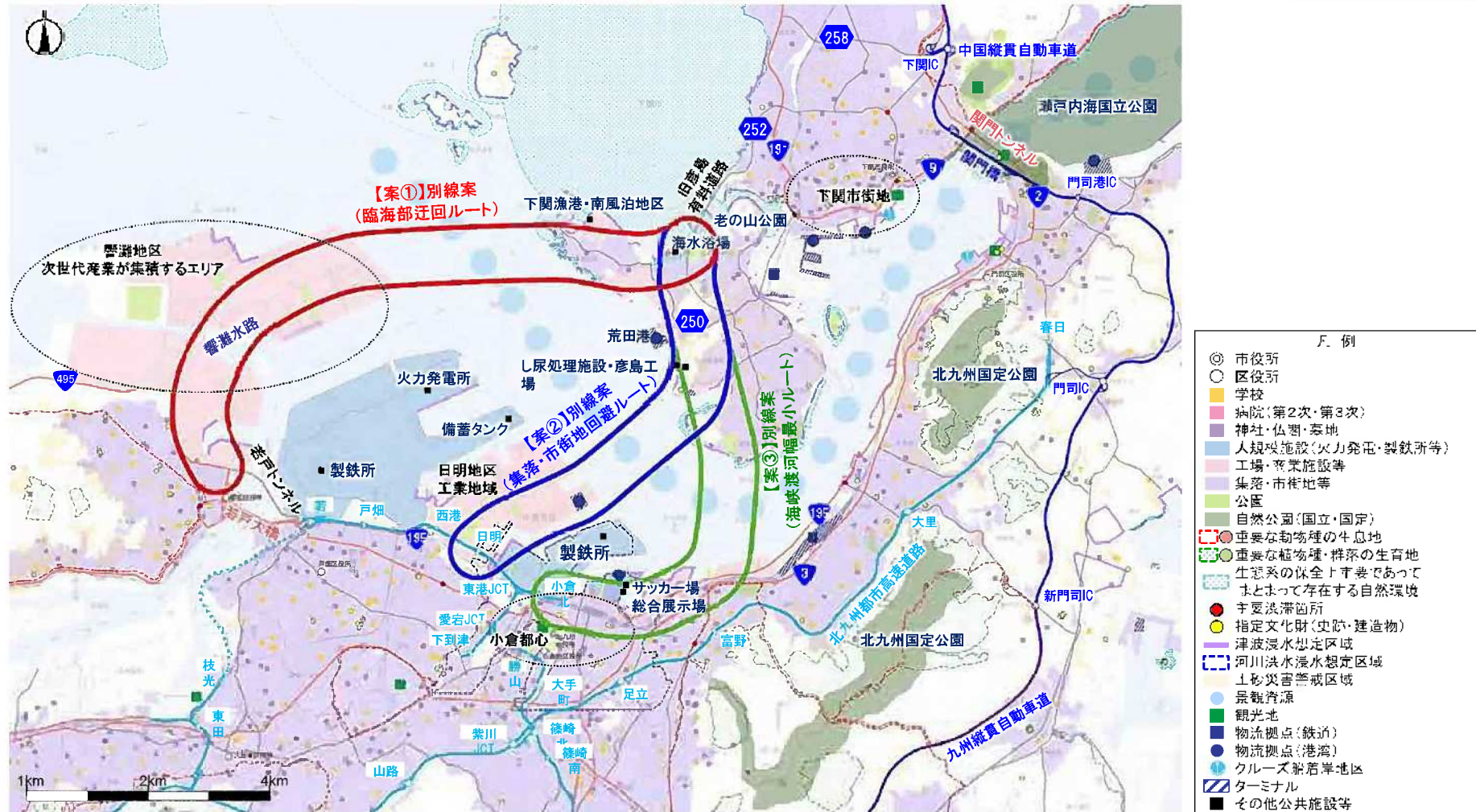
＜道路整備による影響＞

- 9 生活環境(大気質・騒音)への影響が小さいこと
- 10 自然環境(貴重な動植物や生態系など)への影響が小さいこと
- 11 景観資源への影響が小さいこと
- 12 移転する家屋が少ないこと
- 13 施工中における交通や生活環境等への影響が小さいこと
- 14 整備費用が安いこと

②アンケート調査票

○各ルート帯案の立案趣旨や概要の説明。

- 案①: 臨海部の産業拠点の連絡性を高める案
- 案②: 両市中心部を結ぶとともに、集落や市街地を可能な限り回避した案
- 案③: 両市中心部を結ぶとともに、海峡渡河部の距離を最小とした案



5-3. 住民アンケート(案)について

②アンケート調査票

○各ルート帯案の比較表の説明。

評価項目		【案①】別線案(臨海部迂回ルート)	【案②】別線案(集落・市街地回避ルート)	【案③】別線案(海峡渡り幅最小ルート)
項目	評価指標	臨海部の産業拠点の連絡性を高める案 〔起点部:旧彦島有料道路 終点部:北九州市都市高速道路(若戸トンネル)〕 延長 約12km (海峡部 約2.8km)	両市中心部を結ぶとともに、 集落や市街地を可能な限り回避した案 〔起点部:旧彦島有料道路 終点部:北九州市都市高速道路〕 延長 約8km (海峡部 約2.2km)	両市中心部を結ぶとともに、 海峡渡河部の距離を最小とした案 〔起点部:旧彦島有料道路 終点部:北九州市都市高速道路〕 延長 約10km (海峡部 約2.0km)
暮らし	① 両市(下関市・北九州市)中心部の移動時間短縮	・両市中心部間の移動時間が現況と変わらない(現況28分→整備後28分)	・両市中心部間の移動時間が現況より約7分短縮(現況28分→整備後21分)	・両市中心部間の移動時間が現況より約6分短縮(現況28分→整備後22分)
	② 両市からの30分圏域人口	・両市からの移動時間の短縮が図られ、両市30分圏域は拡大するが、他案より劣る(現況21万人→整備後26万人)	・両市からの移動時間の短縮が図られ、両市30分圏域は拡大する(現況21万人→整備後59万人)	・両市からの移動時間の短縮が図られ、両市30分圏域は拡大する(現況21万人→整備後56万人)
	③ 並行現道の渋滞緩和	・通過交通などが別線へ転換し、現道(国道2号・国道3号等)の渋滞緩和が図られるが、他案より劣る	・通過交通などが別線へ転換し、現道(国道2号・国道3号等)の渋滞緩和が図られる	・通過交通などが別線へ転換し、現道(国道2号・国道3号等)の渋滞緩和が図られる
政策目標	④ 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	・九州・本州への長距離輸送の効率性が向上。(八幡IC・下関ICへの到達性が物流3拠点で向上)	・九州・本州への長距離輸送の効率性が向上。(八幡IC・下関ICへの到達性が物流6拠点で向上)	・九州・本州への長距離輸送の効率性が向上。(八幡IC・下関ICへの到達性が物流6拠点で向上)
	⑤ 産業拠点間の輸送時間の短縮(沿線地域間の輸送効率化)	・産業拠点間の連絡性が向上し、自動車部品などの企業間取引を支援 ・臨海部の産業拠点の輸送の効率化が図られ、特に響灘地区については他案よりも優れている(響灘地区～彦島西山・福浦地区の輸送時間:現況57分→整備後17分)	・産業拠点間の連絡性が向上し、自動車部品などの企業間取引を支援 ・臨海部の産業拠点の輸送の効率化が図られる(響灘地区～彦島西山・福浦地区の輸送時間:現況57分→整備後28分)	・産業拠点間の連絡性が向上し、自動車部品などの企業間取引を支援 ・臨海部の産業拠点の輸送の効率化が図られる(響灘地区～彦島西山・福浦地区の輸送時間:現況57分→整備後32分)
観光	⑥ 関門海峡のまわりに点在する観光資源を有機的に繋ぎ、海峡を跨いだ循環型周遊ルートを形成	・30分以内で移動可能な主要観光地数は現況と変わらない(現況7ペアー→整備後7ペアー)	・30分以内で移動可能な主要観光地数が6ペアー増加(現況7ペアー→整備後13ペアー)	・30分以内で移動可能な主要観光地数が4ペアー増加(現況7ペアー→整備後11ペアー)
	⑦ クルーズ船からの移動時間が短縮する主要観光地数(観光クルーズの魅力向上)	・大型クルーズ船が寄港する港からの移動時間が短縮する主要観光地が6箇所	・大型クルーズ船が寄港する港からの移動時間が短縮する主要観光地が8箇所	・大型クルーズ船が寄港する港からの移動時間が短縮する主要観光地が8箇所
代替路	⑧ 関門橋・関門トンネル通行止め時の代替機能の確保	・関門橋、関門トンネルの通行止め時の広域的な代替機能を確保(下関IC～八幡ICの所要時間:平常時28分→災害時(整備後)42分)	・関門橋、関門トンネルの通行止め時の広域的な代替機能を確保(下関IC～八幡ICの所要時間:平常時28分→災害時(整備後)38分)	・関門橋、関門トンネルの通行止め時の広域的な代替機能を確保(下関IC～八幡ICの所要時間:平常時28分→災害時(整備後)39分)
道路整備による影響	⑨ 生活環境※	・集落・市街地を概ね回避するため、影響を与える可能性は小さい	・集落・市街地を概ね回避するため、影響を与える可能性は小さい	・集落・市街地を通過するため、影響を与える可能性は大きい
	⑩ 自然環境※	・自然環境を考慮すべき箇所を概ね回避するが、一部を改変する可能性があるため他案と比べて影響は大きい	・自然環境を考慮すべき箇所を概ね回避するため影響を与える可能性は小さい	・自然環境を考慮すべき箇所を概ね回避するため、影響を与える可能性は小さい
	⑪ 景観※	・景観資源を通過するため、影響を与える可能性がある	・景観資源を通過するため、影響を与える可能性がある	・景観資源を通過するため、影響を与える可能性がある
	⑫ 家屋への影響	・沿道に隣接する家屋や事業所が多く、移転等は最も多い	・家屋・事業所の移転等は少ない	・家屋・事業所の移転等は多い
	⑬ 施工中の影響	・集落・市街地を概ね回避するが、工業地域を通過するため、施工中に影響を与える可能性がある	・集落・市街地を概ね回避するが、工業地域を通過するため、施工中に影響を与える可能性がある	・集落・市街地・工業地域を通過するため、施工中に影響を与える可能性が最も大きい
	⑭ コスト	約4,200～5,200億円 (うち海峡部 約2,600～3,200億円)	約2,900～3,500億円 (うち海峡部 約1,900～2,300億円)	約3,000～3,600億円 (うち海峡部 約1,800～2,200億円)

※自動車の走行や道路の存在に伴い影響を及ぼす可能性のある事項を整理。

③返信用はがき(住民アンケート(案))

(表 面)

(裏 面)

料金受取人払郵便
博多北局
承
0000
〒出有効期間
令和2年●月
●日まで
(切手不要)

福岡県福岡市博多区博多駅東2丁目10番7号
福岡第二合同庁舎
国土交通省 九州地方整備局 道路部
道路計画第一課
下関北九州道路
計画段階評価 事務局 行

8 1 2 8 7 9 0



・黒の筆記用具で書いてください。
・記入後このはがきをそのまま投函してください。

◆あなたご自身の事について記入または該当する番号に○をつけてください

住所 1 北九州市 2 下関市
3 その他〔 〕都・道・府・県〔 〕市・区・町・村)

性別 1 男性 2 女性 年齢 1. 10代 2. 20代 3. 30代 4. 40代
5. 50代 6. 60代 7. 70代以上

職業 1 会社員・公務員 2 パート・アルバイト 3 農業者 4 自営業
5 主婦 6 学生 7 無職 8 その他

問1 善段、関門橋、関門トンネルをどの程度利用していますか？
【該当する番号に1つだけ○をつけてください】

1. ほぼ毎日(週4~7回) 2. 週に数回程度(週2~3回)
3. 月に数回程度(週1回未満) 4. ほとんど利用しない
5. 利用したことがない

問2 関門橋、関門トンネルを通行する際の主な移動手段は何ですか？
【該当する番号に1つだけ○をつけてください】

1. 自動車 2. 公共交通(バス、タクシー) 3. バイク
4. 自転車 5. 徒歩

問3 関門橋、関門トンネルを通行する際の主な利用目的は何ですか？
【該当する番号に1つだけ○をつけてください】

1. 通勤・通学 2. 仕事(営業・商談・運送など) 3. 私用(買物・食事・通院など)
4. 観光 5. その他〔 〕

※個人情報を同意なく第三者に開示、提供することはありません。
(法令により開示を求められた場合を除きます。)

⇒裏面に続きます

問4-1 最適なルート帯の検討に必要な「重視すべき事項」について6段階で評価してください。
【①~⑥の事項それぞれ該当する箇所につだけ○をつけてください】

重視すべき事項	特に重視すべき	やや重視すべき	どちらでもない	あまり重視すべきでない	重視する
① 下関市~北九州市間が早く移動できること	5	4	3	2	1
② 下関市と北九州市においてより多くの人が交流できること	5	4	3	2	1
③ 国道2号・国道3号などの渋滞が少なくなること	5	4	3	2	1
④ 物流拠点(下関側・北九州側)と九州・本州間の広域的な物流における迅速性が向上すること	5	4	3	2	1
⑤ 沿線地域の産業拠点間における迅速性が向上すること	6	4	3	2	1
⑥ 下関市と北九州市の観光地間の移動時間が短くなり、周遊観光がしやすくなること	5	4	3	2	1
⑦ クルーズ船から観光地間の移動時間が短くなり、クルーズ観光の魅力が向上すること	5	4	3	2	1
⑧ 関門橋・関門トンネルの通行止め時(災害・事故・補修工事等)に代替路として使用できること	5	4	3	2	1
⑨ 生活環境(大気質・騒音)への影響が小さいこと	5	4	3	2	1
⑩ 自然環境(貴重な動植物や生態系など)への影響が小さいこと	5	4	3	2	1
⑪ 観光資源への影響が小さいこと	5	4	3	2	1
⑫ 移転する家屋が少ないこと	5	4	3	2	1
⑬ 施工中における交通や生活環境等への影響が小さいこと	5	4	3	2	1
⑭ 整備費用が安いこと	5	4	3	2	1

問4-2 あなたが、問4-1を重視すべきと思う理由や、上記以外で重視すべきと思うことがあれば、ご自由にお書きください。(自由回答)