

しものせききたきゅうしゅう

下関北九州道路

参考資料

令和2年12月17日

国土交通省 中国地方整備局
国土交通省 九州地方整備局
山口県 福岡県 北九州市 下関市

意見聴取で得られた自由意見

①重視すべき事項(政策目標)

【暮らし】下関市～北九州市間が早く移動できること

No.	意見
1	関門トンネルや関門橋が老朽化して耐久性が悪くなっている。2案路線が彦島と小倉の移動距離が少なく、利便性が良いと思います
2	通過の際は無料にして欲しい。実現すれば便利になります。応援しております
3	利便性が良くなると利用回数が増えると思う
4	移動が時短になり、スムーズにでき渋滞の緩和になる。九州と中国を繋ぐルートが他にないため設置して欲しい(災害時や橋やトンネルの通行止めの際に必要である)。ルート帯案は案③に賛成です(海峡渡河幅最小ルート)。コストも低めで一番需要があると感じます
5	移動が時短になりスムーズにできる。渋滞の緩和になる。九州と中国を繋ぐルートが他にないため設置に賛成です(災害時や通行止めの際に必要である)。ルート帯案は案③に賛成です(海峡渡河幅最小ルート)。コストも低めで一番需要があると感じます
6	移動が時短になりスムーズにできる。渋滞の緩和になる。九州と中国を繋ぐルートが他にないため設置に賛成です(災害時や通行止めの際に必要である)。ルート帯案は案③に賛成です(海峡渡河幅最小ルート)。コストも低めで一番需要があると感じます
7	移動が時短になりスムーズにできる。渋滞の緩和になる。九州と中国を繋ぐルートが他にないため設置に賛成です(災害時や通行止めの際に必要である)。ルート帯案は案③に賛成です(海峡渡河幅最小ルート)。コストも低めで一番需要があると感じます
8	住まいは朽網で仕事は若松響で、本州(下関)に行く場合は小倉側から道路があるととっても便利です
9	下関との移動距離が短くなり便利
10	199号線(戸畑～関門トンネル間)渋滞解消にもなり、利便性がかなり良くなる。双方に経済効果をもたらすと思える
11	第2関門橋を絶対に早急に作るべきだ。これは下関、北九州だけの問題ではなく、日本国として考えた場合、今の橋・トンネルだけでは対応できない。理由1.九州での高速道路が整備され、関門橋の利用率が高くなっている。2.福岡市の急速な人口増により、人・物流の移動が活発である。現在、台風等で橋が通行止めになったとき、トンネルの大渋滞、それにより下関市内も渋滞がひどくなり、市民の生活に多大な影響がある。よって第2関門橋は必要だ
12	移動をスムーズに行いたい。生活音トラブルはよくない
13	家に近く、整備費安く便利
14	九州7県から関西・関東への移動がスムーズになる。現在、関門橋およびトンネルがネックになっている
15	九州(福岡市方面から)本州へ行きやすくなる
16	早く移動
17	安全で早く移動できるように
18	渋滞が少なくなって早く移動できる事はとても重視すべき事だと思います。子供がいるので、とても助かる事だと思います
19	北九州と下関間の車での移動は現状だと、門司まで行かなければ他に方法がありません。若松や戸畑からの移動がもっと便利になる道路があればよいと思います。下関の市街地のみならず、下関の日本海側への移動も便利になると思います。無駄な公共工事には反対ですが、今回の道路は有益だと思います
20	下関と小倉が近くなり、お互いに行き来しやすくなることを願います。そして、公共のバスを是非、運行して車のない方も往来できるように希望します。ルート案③の実現を期待します
21	トンネルの滞りがひどい。特に催し物の際が。できたら長州出島から元の定期船まで延ばして橋を作ってください。今、彦島への連絡路も混雑がひどく、単線のためパンクするのは時間の問題です。下関が通り過ぎるとの意見もありますが、利便が第一です。小倉中央がベストだと思います
22	おそらく災害で関門橋・トンネルが不通のときは新しい橋を通れないはず。もう国や地方公共団体にお金はない。これ以上便利にする必要もないし、借金を増やすべきではないので、新しい橋は必要ない

①重視すべき事項(政策目標)

【暮らし】下関市～北九州市間が早く移動できること

No.	意見
23	門司港在住です。関門トンネルでいつも渋滞し、それに巻き込まれる時間がもったいないと思っています。トンネルの老朽化で、点検・通行止めの回数も増え、産業・物流関係のルートと通勤等生活ルートが分かれば少しは渋滞が緩和できるのにとずっと思っていました
24	利便性の向上(交通)渋滞緩和対策。物流の円滑化
25	利便性の向上。物流(運送業)のトラックによる渋滞の緩和
26	人口減になっていくこと、多額の借金を後世に残すことを考慮すると、利便性だけでは下関・北九州道を作る説得力はない。故に必要性がないと考えます
27	一番重視すべき点は利便性が高いことだと思います。住んでいる場所によって、案①、案②、案③と人によって利便性がいいところは変わりますが、トータル的に考えても小倉駅に一番近い案③がいいのではないかと思います。案②になると、199号や他の道路が渋滞するのではないのでしょうか
28	早く移動できれば時間短縮になり助かる。橋・トンネルが止まると移動できないので、作って欲しい
29	移動の時間が短くなるのが重要。現在、門司まで行かなければ下関まで行けないため不便。ただし、小倉近辺を出入り口にすると時間帯によってかなり渋滞になることが考えられ、近辺を職場としている私にはあまり望ましくないと考える。料金も高いと利用しにくい
30	岩松に住んでいるので、門司まで行くのに時間がかかります。小倉から山口に行けると短時間しかかからず、観光地にすぐに行けます。やはり3号の渋滞が一番の問題点です
31	市民の暮らしを第一に考えて
32	北九州-下関-山陰への流れが早くなり、ますますお互いに発展することでしょう
33	下関と北九州市の移動が良いと産業、物流も活発になると思う
34	本州との通路は門司しかなく、2本あれば災害時や交通緩和、物流・人の流れも多くなり、下関がより近くなる。3本の案のうち、市の中心位置がある案②が条件を備えていると思う
35	料金を無料にすることで利便性が高くなる
36	4車線にしてもらいたい。高速(都市)直結することで短時間に移動できる
37	小倉北区西港に下関から通勤するようになるため(半年後から)通勤時間が短くなると大変助かります。ルート案②を希望します
38	費用がかかる事なので、大変だとは思いますが、出来るだけ安く、利便性の良い物を造ってもらいたいです。渋滞の緩和は助かると思います
39	やはり下関に行くとなると門司港まで行かなくてはならないのが不便。この中では案②が良いと思う。西港に市場もあるから。検討してほしいのは雨量が多いときは199号は冠水するので、道路の整備をして欲しいです(付近)
40	北九州は交通が不便で栄えていない
41	利便性の向上になると思う
42	北九州から下関へ通勤しているため、通勤時間の短縮を重視
43	門司より小倉とのアクセスが望まれる。下関小倉の移動が便利なのが望まれる
44	北九州市、八幡区民。高速道は速いけど、お金がかかる。下道はトンネル代だけなので良いですが、時間がかかる。八幡から小倉の渋滞。日明あたりに入口ができれば嬉しい
45	北九州市、戸畑区民です。下関駅(唐戸市場) などにいくとき、高速→橋(お金がかかる)戸畑→小倉駅→199号→トンネル車で40分(電車20分)早くできてほしい

①重視すべき事項(政策目標)

【暮らし】下関市～北九州市間が早く移動できること

No.	意見
46	①本州←→九州の移動
47	仕事でよく山口に行きますが、日明から行けると助かります。より本州に行きやすくなると良いです
48	小倉、福岡に買い物に行きやすくなる
49	北九州(若松または小倉)から下関までの道程が短縮され、訪れやすくなるのはいいが、若戸トンネルのように事故を多発しやすい設計にはしないようにしてほしいです
50	個人的には利用しないが、物流や下関・門司近辺に住んでいる人・勤務している人にとってとても重要だと思う。九州・本州を繋ぐ役割もあり、それが空・海のみになるのはとても不安
51	1.都市間の直通ラインがほしい 2.交通の便が良くなり、両市が繁栄できるコースが良い
52	1.都市間の直通、最短が良い 2.両市の中心を直通で結ぶコース安全に早く繋ぐ必要あり
53	彦島大橋と北バイパスが繋がるともっと便利になり、渋滞も緩和されると思います。下関北九州道路から来た方もいろいろなところへ行きやすくなると思うので、検討をお願いします
54	トンネル老朽化での下北道路を整備することは賛成ですが、経路や通行料金等国民の利便性を考慮して整備してほしい
55	車と人の流れが良くなれば良いと思っています
56	北九州と下関の往来が速くなり、互いの産業や観光が活性化されることを望んでいる
57	北九州市に住んでいて、親しい友人に会うのに自家用車で行ったり来たりしています。交通ルートが増すと、時間が短縮でき、便利になります
58	将来、みんなが便利になり助かるので、ぜひ実施するべきです
59	災害のことを考えて、他のルートが有ると良いと思う。そして短時間で移動できるのは良い
60	北九州は近くて目の前ですが、行くとなると結構時間がかかり、お金もかかります。どうせお金を出すならもっと便利に行ける方法が良い
61	下関ー門司間のルートは限られており、混むことも多いのでスムーズに移動したい。景色が好きなので、損なわないようにしてもらいたい
62	車移動が多いので、下関と小倉がもっと移動時間が短くなれば買い物などの生活や通勤、観光など全てにおいて便利になるとは思うけど、今のままでも十分だとも思う。道路整備による影響の方を重視したい
63	通行料金が安く、ETCが使えること。毎日利用するので、100円以下が望ましい(普通車)案③が最も有力、便利
64	①～⑧までの問題は少し答えを誘導しているように感じました。早く移動できたり、物流、観光しやすくなることは便利になり、良いことだと思います。しかし、多くの国民の血税を使ってまで新たなルートは必要でしょうか。利用回数が少ないのもありますが、私には必要ないと思います。何よりコロナ禍で税制が厳しい中、このようなアンケートを実施していることが不思議でなりません
65	利便性を考慮するのが一番だと思うが、その橋梁自体がステキで新しい北九州のシンボルになって、後世まで大切にされるものを作って欲しい
66	小倉からだ移動しやすい
67	北九州市八幡東区から下関市に行くのに門司港まで行くが、グルッと回るので遠く感じる。唐戸市場が近く感じられればもっと山口県に行きたいと思う
68	私達山陰の者には移動が早くできる
69	身内の(何軒か)近くに移動する時間が短くなるのが嬉しい
70	便利になるけれども将来の人口減、財政難が予想されるので、費用対効果を考慮してほしい

①重視すべき事項(政策目標)

【暮らし】下関市～北九州市間が早く移動できること

No.	意見
71	下関市～北九州市間が近くなるため、観光の整備または宿泊施設の充実をし、より観光のアップを図ってほしい
72	家屋の移転が工期や費用に対する一番の課題であると思うので、最も重視すべきと考えます。 観光については、関門エリアを合わせての魅力ですので、ぜひとも景観を崩さず、利便性を増していただきたい。工事中の多少の不便は致し方ない
73	距離的にも今のトンネル、橋は下関まで行くのに効率の悪いルートだと思います。ぜひ新トンネルを実現していただきたい
74	移動時間が短くなると、便利なので、それとフェリーがなくなったので、案2ができるとう助かります
75	一番は災害時に必要なことが早く届くこと。下関～北九州は高校・大学や勤務先等、互いの行き来も多く、けれどJRの乗り入れがあまり良くないと聞きます。なので学生以外はほとんど車利用で生活道路になっているので、安全で利便性の良い道路をとしたいと思います
76	下関と北九州がより身近になることで、下関が暮らしやすい街となり、人口が増えてほしいと思います。観光については移動も楽しい旅の一部なので、特に時間短縮は望みません
77	仕事においても観光においても両市間の移動時間がスムーズにできることが現時点において最大に必要なとされていることである。両市民において最大のメリットである
78	北九州市に住んでいますので、費用が気になります。それにより税金が上がらないか不安です。みんなが便利になるのはありがたいですが。小倉の市街地が活気づくのもいいと思います
79	北九州市に住んでいますが、下関市までの距離が少なく早く移動できると嬉しいです
80	実家に帰りやすいように門司に住んだので橋やトンネルはこれからも安心して使用できるようにしてほしい。下関在住の友人たちは小倉へ勤務していたり小倉で買い物をするため案2.3になると便利になると思います。
81	本州と九州が往来しやすくなるように早くしてほしいです。災害や事故の為に通行止めになったときに混雑します。よろしくお願いします。
82	山口県に移動する際門司を通らないといけなかったのが門司を通らずに山口県に行けるとなると特別良い。
83	移動、交流、物流、観光等の発展が向上すること。
84	下関～北九州市間を早く、安く移動出来れば良いと思います。
85	下関市～北九州市間の移動がもっと早く出来れば良いと思う。
86	下関と北九州市が近くなることで企業が事業をしやすくなり、下関の人口が増えることを望みます。地方に就職している息子が下関に戻って来ることが出来ると有難いです。
87	中国自動車道への速達性(下関～北九州間も)。彦島有料道路から中国自動車道への移動
88	国道3号の渋滞がなくなる事。災害が多くなっているので新しい道が必要。早く移動できると観光、ウォーキングなどにも行きやすい
89	移動距離と時間が早ければ早いほど人は動く。人が動けばお金も動くのでお互い潤う部分がある。
90	経済が活性化することを目的として気軽に利用出来る環境を整備していただきたい。唐戸市場にストレスなく行き来したい。
91	九州と本州を結ぶ道路、橋が少ない。 下関駅周辺から北九州に向かう時にわざわざ門司に行くのは時間の無駄。
92	関門トンネル、関門橋とも出口後の一般道の渋滞が多く、都市中心部に出るまで時間がかかっている。案②や案③のように小倉、下関の市街地が短距離で結ばれると大変便利になると思う。
93	・下関市と北九州市の時間的距離を短くしてほしい。 ・早く着手し、早く通りたい。

①重視すべき事項(政策目標)

【暮らし】下関市～北九州市間が早く移動できること

No.	意見
94	多少のコストより、利便性を重視すべき。
95	移動時間や利便性を重視すべき。
96	早く移動できるようになってほしい！ 工場夜景等のクルーズ船が増えると嬉しいです。
97	生活が良くなると思います。
98	関門は昔から特に交流あり。大切だと思う。また、彦島に行き易くしてほしい。
99	利便性を向上、経済の活性化向上のため必要。進めてほしい。
100	アクセス、コスト他から考えると、どの帯案も一長一短と思われる。関門橋とトンネルの再整備もしくは橋の下に上高速、下バイパスを考えてみては？
101	日明かりへ 北九州～山口への移動が近くなる。
102	下関市と北九州市がより身近で行き来しやすい環境ができれば、下関市がもっと住みやすい街になると思います。
103	利便性が向上することは良いが、多数の人が良かったと思える様な施策を実効して欲しい。
104	北九州市から山口県の山陰側へ行きやすくなるので、国道191号線への接続を強化してほしい。
105	関門トンネルの老朽化が著しいため、本州と九州の往来に不都合が生じるため。
106	橋が新しくできると、より本州(山口)が近くなり、山陰方面の観光が楽しく身近になりそうです
107	関門トンネルの代替路ではなく、関門トンネルではなく、新しく作る道路を通して関門海峡を渡ろうと思える通行料金、通過に要する時間、アクセスの利便性が重要。代替路と考えているようでは関門トンネルの渋滞は解消されないし意味が無い。
108	彦島に住んでいるので、北九州市が近くなることはとても楽しみです。
109	とにかく便利、利用しやすくすればOK
110	⑧代替路というより、両方を活用し、より円滑な物流及び人の流れのために寄与してほしいと思います。
111	利便性が良くなる
112	現在、本州と九州の連絡は2つしかないため、3つ目ができること両大陸間の移動が現在よりも楽になる。(時間的にも物流的にも効果が大であると思われる)早く完成されることが望まれる。(生きているうちは間に合わないかな?)
113	第2の関門橋ができると、下関は通過点になり、今以上に寂れる。どこでもバイパスが出来ると、車の便は良くなるが、町を通らなくなるので、今まで通っていた所は全部寂れている(良し悪し)
114	・案②が環境アクセスと経済的と利便性に優れていると思う。 ・今後は、設置に伴う下関市の後背地の交通ルートの再編に伴う全体計画も今から検討する必要があります。
115	利便性、観光しやすく(安い値段)
116	①時間が早くできたら便利
117	①今のトンネルが不便。門司に用事があるよりも、小倉に用事がある場合が多い。

【暮らし】下関市～北九州市間が早く移動できること

No.	意見
118	下関一小倉間の移動の速さ(利便性)
119	市民としては費用を抑えるためにもっとも重視する交通渋滞の緩和や早く隣接する地域に行くことを目的として考えてほしい。
120	<ul style="list-style-type: none"> ・今、特別に不便に感じていない。時間もそれほどかかるとは思わない。 ・小倉東断層の上で安全性はあるのか。 ・渋滞はトンネルの無料化、3号線、199号線の車線増にするべき。 ・有料道路になるが採算は取れるのか、橋より今はコロナに回すべき。
121	案1だと若松区あたりに住んでいる方も下関へ行きやすくなると思うので案1がいいのではないかと個人的に思います。
122	道路整備した後に新たな渋滞が生まれないようにしてほしい。500円以上は払いたくない。案③が利便性がよさそう！

【暮らし】下関市～北九州市間が早く移動できること

No.	意見
123	<p>(別紙4枚) <新ルートについて></p> <ul style="list-style-type: none"> ・日明－彦島ルートが有力視されていますが、反対です。小倉東活断層は関門海峡上にも伸びており、そのルートでは必ず断層上をまたぐようになります。小倉東活断層より東側の長浜以東、赤坂海岸付近から彦島ルートを提案します。このルートには他のメリットがあります。 ・日明ルートの場合、北九州都市高速との結節は新たなジャンクションを設けなくてはならず、東港ジャンクションとも近接しているため、ドライバー視点で見た場合、混乱が生じやすいと思われます。一方、赤坂海岸－彦島ルートであれば、小倉駅北ランプの延伸可能になっている部分から東に都市高速を数百m延伸してそのまま接続すればよく、接続構造が簡単です。工事が簡単というメリットもあります。 ・また国道3号線が長浜のアンダーパスにより国道199号と結節され、長浜付近で上の延伸した都市高速、関門新ルートと結節すれば北九州全域への交通に便利です。特に市内の大動脈である国道3号線とほぼ直接的に結ばれる利点は大きいと思います。 ・日明ルートの場合、下関と比較的關係の深い門司、小倉方面の利用者の交通の大部分が小倉の都心部を通るようになり、通過交通が都心部を通るのは避けるべきだと考えます。 ・さらには日明付近は大型車の通行が現在でも多く、これ以上の交通量増加は地域の物流拠点としての特性をさらに悪くします。 <p>以上のことから、長浜東側もしくは赤坂海岸－彦島ルートでの再検討をお願いしたいところです。</p> <p>九州－本州ルートのリダンダンシーも大きな観点ではありますが、北九州－下関という接続した都市圏の交通ルートとしてみた場合、より大きな問題があります。</p> <p>関門トンネルを日常通勤に利用している者としては、必要性が議論されているのがそもそもおかしく、代替ルートは絶対必要だと考えています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・片側1車線のため落下物、事故等により突発的に通行止めが頻発している。ひどいときは1週間以内のうちに通勤時間帯だけでも3回通行止めが発生した記憶があります。年間数百回の通行止めが発生しています。(これは日常的に利用していない方は把握されていないと思います)これでは定時性を確保できませんので、通勤通学などに大きな支障となります。加えて長期間の工事期間を除いて、関門自動車道への追加料金なしでの誘導は行われておりません。 ・関門トンネルが通行止めになると間もなく、入口付近で数百mの大渋滞が発生し、門司港地区の市内交通も麻痺します(グリッドロックの発生)。 ・車線に対して交通量が非常に多い ・数年おきに長期間の修理工事が発生しており、トンネルの耐用限度に来ている。 <p><工法について></p> <p>橋梁案が有力視されていますが、デメリットは以下の通りです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・橋梁は地上に長大なスロープが必要となります。橋の交通部分の高さを65mとすれば5%勾配としても1.4kmです。勾配があまり急だと超大型車の通行が困難です。下関側には建設工機向けの巨大なタイヤなどの大型車の需要があり、これらは急勾配では通行困難です。 ・橋梁は低いと大型船舶が航行できず、海上ルートとしての関門海峡、北九州港の地位を低下させる一因となります。 ・トンネルは開削工法、シールド、沈埋函などが考えられますが、沈埋函は工期の短縮(＝建設費の圧縮)が可能です。潮流の大きい海峡部でもジブラルタル海峡をはじめ建設実績があります。さらに関門海峡の浚渫工事は今後も恒常的に必要ですので、沈埋トンネルであれば、予算のマジックに期待できます。(末吉前市長が北九州空港建設でつかった業) ・自動車ルートだけでなく、関門には鉄道トンネルの老朽化という問題もあります。鉄道新ルートはトンネルで建設される可能性が極めて高く、自動車新ルートもトンネル方式であれば、調査、工法などについて前例、実績をつむことができます。

①重視すべき事項(政策目標)

【暮らし】下関市～北九州市間が早く移動できること

No.	意見
124	①通勤
125	①早く移動できること
126	短時間で人の移動、ものの移動が可能なこと
127	関門トンネル、関門橋は整備されて時間がたっていることから、メンテナンスが頻繁に必要で通行止めがおおいので、物流や人の往来を活発すること、安全に行えることが重要だと思います。
128	①について、小倉北区は商業施設等が多く、訪れる機会が多いため、通行距離が短縮されると非常に利便性が上がるので、重視していただきたい。
129	①③通勤・渋滞等が少なくなってほしい。 ・下関ICの出入り口が渋滞する道路ができることで、北九州へのアクセスが簡単になる。
130	(別紙3枚) 「下関市総合交通戦略(案)」に対する意見－「下関市の総合交通戦略」を、地域創成の観点から提言。山口県は、地勢上、西日本と九州の中心的地域であり、その中で下関市は、中心地点である。その下関市を、全国の広くはアジアの流通基地に変容させる。長府、小月の山陽地区を拠点として、交通インフラを整備する。究極の車両専用高速道路を、関門トンネル、関門橋に通ずるものとして、二号線のバイパスを通す。これで車両の運行をスムーズなものとする。(山中のトンネル道路となる)この道路は、将来の第二関門橋についても、有効なものとなる。辺境の都市、下関市は、このバイパスで蘇る。山陽地域に流通拠点が生ずれば、後背地に産業団地を開発し二次産業を誘致、育成するのに、土地のスペースは充分である。更に進めば小月航空基地の民営化等も考えられる。国家的なプロジェクトであるが、構想を進める手段はいくつも考えられる。(細部は省略する)検討課題！！ バイパスについて(補足説明)－バイパスは国道二号線(新二号線)の小月からJR長府駅前の間の基地点から入り四王司山をトンネルで抜いて現二号線に繋ぎ、関門トンネルや関門橋に通す。 1)此のバイパスにより商店街の再生と併せて山陽地域の商業地域の拡大の可能性が出てくる。 現在、九州との間を走る車両の多くが二号線を走り長府ではそれが市街地の真ん中を通っている。二号線は狭くて危険で住民の不安も大きい。又、渋滞が激しく業務運営上の大きな障害となっている。長府の市街地を走る車をバイパスに通す。このことにより商業地域創生を目指し、又、より安全な居住地域を設けることができる。 2)山陽地域(長府、小月、木屋川流域)の開発を進めるチャンスが早く到来する。 人口流出に悩む地方圏は企業誘致が重要。企業が着目する地域かどうか決め手となる。幸い当市は地勢的には特異な地域である。山陰自動車道(進行中)、第二関門橋(話題)もあり海峡を感じさせない車両の走行が可能になってくる。そこで山陽地域にすぐれた交通網を最大限活用する全国規模の流通基地を開発する。若者に夢と希望を与える。世代を超える長期計画を覚悟し市民に希望を与え目標を持って貰う。
131	都市高速道路日明ICと下関ICをスムーズに車の移動がいき、北九州空港でも宇部空港でも行けるようにしてほしい。将来のエネルギー事情も考え、九州電力と中国電力が協力できるケーブルも考えてほしい
132	より安い費用で下関～北九州間が早く移動できるようになり、関門橋・トンネルや国道2号3号渋滞緩和になれば良いと思います
133	以前あった荒田・日明間を結ぶフェリーのように迂回して既存の橋やトンネルを利用するより短時間で快適に移動できるのであれば、多少高めな料金設定であっても利用すると思われる。加えて、代替路としての機能を持つことは必須と考える
134	橋やトンネル通行止め時の渋滞が激しい。都市部(下関・小倉)の移動時間の短縮を望む

【暮らし】下関市～北九州市間が早く移動できること

No.	意見
135	両市間の物流や産業・観光としてのネットワーク強化も必要ですが、もっと広域的な観点で渋滞解消や時間短縮になるルートも重要だと思います。例えば関門橋・トンネルともに通行不能となった場合案②であれば若戸大橋・若戸トンネル方面と都市高速や縦貫道方面へ交通量を分散できそうです。
136	・私的意見ではあるが、本道路は都心部(北九州市)へ流入する通過交通の排除と産業道路と一般道路の住み分けを促進すべきものと思う。(本来一般道に大型車両が通行すべきでない) ・本道路の終点?(福岡県側)の選定については、特に重視するべきと思う。過去の事例では、(利便性を考えたのかもしれないが)安易に中心市街地と都市を結び新たな慢性な渋滞を引き起こし、経済的にも利便性においても余計に不便になったものもある。
137	観光での移動時間短縮は、2点(小倉～下関)間においてはメリットはあると思いますが、途中の様々な土地に寄って行った方が観光資源を有効に使えるのではないのでしょうか。
138	関門橋及び関門トンネルは、ほぼ同じ位置にあり、災害時に本州との連絡が絶たれてしまうことが危惧されるため、代替路は非常に重要となる。新ルートの検討において、福岡都市圏や九州各県からの利便性も検討すべき。
139	両市の時間距離が縮まることが、更なる動きや可能性を生み出す。また、関門橋・トンネルと相まって循環型ネットワークができることは今後のこの地域の発展に大きな意味があると思う。
140	人の往き来の確保。産業の確保。環境との調和。
141	交通量の分散化、利便性の向上のため両市の周辺道路の整備も含めて検討していただきたいです。
142	交通の迅速性や快適性、ルート選択肢増、新しい経済圏の構築など、新道検討には大きく期待します。
143	青で示した案が、安価で都市への渋滞緩和やアクセスといった点で最良と感じた。
144	コストに見合うだけの利用者や物流、交通量があり、従来の移動時間よりも短縮される事が重要と考える。
145	生活面でも経済面でも必要性がとても高い道路と考えていますので、早期完成を期待しています。この道路が完成すれば、下関・北九州両圏域の生活や経済が劇的に変化するはず。死ぬまでには通りたい!
146	北九州市西部に住んでいます。下関は距離が近いにもかかわらず、遠く感じます。それは、土日の朝夕に利用することが多いためか、車でトンネルや橋を通る度に渋滞に合うことが多く、使いたくないという心理的なものもあると思います。昔は日明からのフェリーをよく利用していました。そのルートが無くなったことも、遠く感じる一因のようにも感じています。
147	本州・九州間の往来が促進されることはとてもよいと考えます。道路整備による影響として、地域住民や事業者への影響(自然環境・騒音等)が極力小さくなるよう配慮いただくことと、恒久に利用できる公共物として日頃からの整備やリニューアルを実施しやすい施設・しくみを構築いただくことを願います。
148	「下関市～北九州市間が早く移動できること」については、特に両市役所庁舎への距離だけでなく実際の需要地(小倉駅付近など)への速達性を重視して欲しい また
149	①3500億円もかけて橋をつくるよりコロナ対策費を充実させるべき。 ②北九州市と下関市の移動が10分程度早くなるだけの無駄遣いはするべきでない。 ③有料道路なのに使用料を示さず意見を求めても適正な回答とは言えない。

①重視すべき事項(政策目標)

【暮らし】下関市～北九州市間が早く移動できること

No.	意見
150	下関市民です。買い物、友人、知人、親戚に会う、観光、レジャー目的で九州方面に行く事がよくあり、関門トンネルを多用しておりますが、トンネル内の老朽化が目立つので、通行時に崩れるのではないかと毎回恐怖を感じます。新トンネルで安心してより早く小倉まで行けるようになってほしいです。関門橋も小倉まで時間が掛かるので困っています。
151	九州に行き帰りに渋滞が少なくなると、嬉しいし、通行しやすくなる。時間短縮になるし。
152	関門トンネルの位置はとても良いが彦島から小倉となると彦島まで行くのに時間がかかる。便利が悪くなると思う人も出てくると思う。
153	高校までを下関市で過ごしました。昔、彦島に住んでいて彦島の突端から小倉が見え、フェリーもありました。今は九州へ渡る手段が減り危機感があります。
154	関門橋とトンネル以外のアクセス手段があるのは、生活・観光・産業にとって良いことだと思います。
155	彦島から下関市内のあらゆる方向へのバイパスも併せてできると便利になる
156	造った後、できるだけ維持費は少なくすむほうが良い。 あと、いつも思うのだが、北九州市内の移動があまりにも不便。公共交通機関を使っでの移動はとても無理。だから北九州市も、空港も発展しない。 市外から人を呼びたいのであれば、それを考えたうえで造らないと意味のない橋をかけることになる。
157	車で本州に行くのに関門トンネルを使用しているが若松、八幡方面から行くと時間がかかるし渋滞する。又、高速道路を使用しても結局、小倉周りになる為お得感がない。 若松、八幡、遠賀方面からアクセスしやすい方が物流等良くなり、一般道の渋滞緩和にもつながると思う
158	せっかく下関と若松をつなげるのであれば、若松と黒崎をつなげる橋も作るべき 八幡西区に住んでいる人からすると結局どっちの橋に行こうと時間はあまり変わらない
159	実際、迂回と移動時間を考えて移動を控えているのでもし実現すれば人や物の移動は増えると思う。
160	小倉北区から下関へ移動するとき移動時間の長さを感じるようになった。子どもも小さいのもっと気軽に実家へ行けるようになるといいなと思う。 また通勤などでも交通の便が良くなれば実家の近くに住みながら通勤も可能になるのではないかと期待している。
161	今の現状、山口県に入ると道が分かりにくく、観光したいのに迷ってしまうという使いづらい道路構造となっているようにお見受けします。 本来であれば、多く交流すべき土地にもかかわらず、すぐそこにある山口県が遠くに思えてなりません。 利便性をあげるべく、道路構造の改革に取り組んでいただきたいです。
162	物流に関しては、関門橋の料金をトラックだけ安くすれば済む話。 橋、もしくはトンネルの新しい道路の必要性はものすごく感じるが、その整備の前に、日明側、彦島側のどちらも国道からのアクセスが現状悪すぎる。そちらの整備も早急に行わないと、今のまま接続しても、利便性が悪すぎる。
163	本州への経路が門司からだけ...というのは、門司区から離れている者からすると大変。 以前、いろんな報道がありましたけど、新たな道路を作って欲しいと切に願います。
164	Aルートを採用を希望します。今後の環境産業集積地である響CT周辺の企業に対する下関地区からの企業人材確保の容易性が見込める。通勤に要する時間短縮で北九州と下関の産業人材融合の効果もあると考えます。また関門トンネル入口の渋滞が酷く交通の妨げになっているのは否めない事実です。これを分散させる方法は地域住民の排ガス問題を含めて急務と考えます。若松区住民

①重視すべき事項(政策目標)

【暮らし】下関市～北九州市間が早く移動できること

No.	意見
165	小倉の中心地は■■■■や■■■■の経営が低迷しているとも聞いているので、そこへの利便性が高まれば経済も活性化するかもしれない。 また、下関や小倉、門司をまとめて観光がしやすいようになれば、バスツアーや個人の観光客が増えるのではと。新幹線も停まる駅から近い距離に工場夜景のクルーズや門司港レトロ、下関唐戸市場や海響館などが並べばより強くなるだろう。 観光で成功している別府も、近場に観光地がたくさんある。小倉駅から下関へ、新道路を使つてのバスなどがあれば、徒歩での観光客も増えるのでは。
166	1.小倉から門司港への移動の大変さ(下関に行くにはかならず門司港を経由しないとイケないが国道3号も199号も途中から片側1車線となる。) 2.関門トンネル入口付近の日常的な渋滞の緩和は急務であると思う。 3.関門橋、関門トンネルともに出入り口付近の道路設計が悪く分かりづらいため新ルートでは改善してほしい。
167	鉄道が通れること。現在は門司を経由して遠回りだ。
168	九州豪雨による関門トンネルの通行止めの際、会社を早目に退社したにも関わらず、通常1時間の道のりを5時間掛けて帰宅することになりました。その日以降も数日間は通常の数倍の帰宅時間が掛かり、不安と疲労の日々を過ごす事になりました。 このような事は滅多にないと思いたいですが、昨今は豪雨による災害が増加し、現在の交通網ではまた同じ様な事が起こるのでは無いかと不安を感じて居ます。 これらの事から、現在より早く移動出来ることも必要だと思いますが、渋滞や通行止めの代替路としての必要性をより強く感じます。
169	九州と本州を結ぶ道路が複数ある方が物流や移動等の滞りが抑えられるので是非実施していただきたいです。
170	①関門橋の利用率がわかりませんが、新橋が有料になる場合、利用率はそれほど多くないように思われますが。②北九州市民として便利になることはありがたいのですが、全国的に人口が減少する中で、7分を早めるために巨額の投資してもいいのかなとも思います。
171	199号線西港付近、中原東交差点は小倉方面から若戸トンネルへ右折するトラックで朝は慢性的に渋滞しておりさらに悪化が予想されるので案②は不可。利便性、町の活性化を考え案③を望む。
172	彦島が通路だけの役割になるのは残念なので、彦島の出入り口をしっかり充実させて彦島在住者にとっても便利な状況を確認しつつ、北九州とつながってほしい。関門橋やトンネルは充分九州の玄関としてのアピールもできているので、観光はもちろんだが生活や、仕事の便利さにおいて優位を期待します。
173	数年前は、下関⇄小倉のフェリーがありとっても重宝していました(時間・金額)フェリーが無くなってからは、関門橋・関門トンネルと時間が無駄になりました。
174	通行ルートの選択肢が増え、渋滞や移動時間の短縮が改善されることをお願いします。
175	彦島にある企業としては、関門トンネルや関門橋まで行かずに、北九州及び九州地区へのアクセスが早く容易になることから、早期の実現を望みます。

※個人の権利利益や法人等の正当な利益を害するおそれがある発言等は非開示としている

②重視すべき事項(政策目標)

【暮らし】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

No.	意見
1	下関・北九州間で行き来しながら生活している人が思った以上に多いと、コロナ禍で痛感した。今は活発な交流を進められないだろうが、海を渡る距離以上に両市民の生活はつながっていると思うので、災害時の為も含め両市をつなぐパイプを一刻も早くつくっていただきたい。そして、その先に車・電車の交流のみでなく、エコにむけてひんぱんな周遊バスなど公共機関での移動の強化をすすめてほしい
2	彦島の活性化になるので、ぜひ実現してほしいと思います
3	関門エリアは下関・北九州と別の生活圈ではなく、ひとつの生活圈です。また、国にとっても重要な拠点です。もう一本別のルートが必要不可欠です
4	199号線(戸畑～関門トンネル間)渋滞解消にもなり、利便性がかなり良くなる。双方に経済効果をもたらすと思える
5	第2関門橋を絶対に早急に作るべきだ。これは下関、北九州だけの問題ではなく、日本国として考えた場合、今の橋・トンネルだけでは対応できない。理由1.九州での高速道路が整備され、関門橋の利用率が高くなっている。2.福岡市の急速な人口増により、人・物流の移動が活発である。現在、台風等で橋が通行止めになったとき、トンネルの大渋滞、それにより下関市内も渋滞がひどくなり、市民の生活に多大な影響がある。よって第2関門橋は必要だ
6	往来がしやすくなると老後の不安も和らぎ助かります。文化交流にも役立つと思います。早く完成することを祈っています
7	下関市彦島の住民として当地の発展に資すること。海峡の景観の利用(遊歩道、モノレールの延伸はどうか)の設置…通行料徴収。JRのトンネルは1942年開通、万が一不通などと重なると彦島と下関市内西側の住民は関門橋、国道への大回りとなる。下関・北九州道路の話は随分前からある。早く建設して欲しい。北九州市内の(特に小倉駅)車の渋滞は目に余るものがある
8	下関市と北九州市との交流する機会が増えるような道路にしてほしい。通学通勤用のバス路線があっても良いと思う
9	今より身近になれば交流が増え、お互いの経済にとっても良く、悪い理由がひとつもないように感じます。是非実現してほしい。できるだけ早く
10	人の行き来が活発になるルートにしてほしい
11	新しいトンネルができれば観光、買物がしやすくなり、北九州市、下関市の発展にはよいと思う
12	②③の渋滞緩和。関門下、関門橋の補充能力として。施工費用の軽減をして、補償費用をより少なく。九州と本州との流通効果が望まれる。早期完成は目指すべきだと思います
13	市民の暮らしを第一に考えて
14	北九州-下関-山陰への流れが早くなり、ますますお互いに発展することでしょう
15	本州との通路は門司しかなく、2本あれば災害時や交通緩和、物流・人の流れも多くなり、下関がより近くなる。3本の案のうち、市の中心位置がある案②が条件を備えていると思う
16	早急に工事を始めて欲しい。本州との活性化と緊急時に対応できる
17	山陰地域の活性ができる道路
18	国際的なことの事業の発展と地域北九州の発展向上のため
19	案②を特に希望します。都市高速との利便性もよく、山口県との交流も増し、経済効果が大きく見込まれる。特に山陰道の整備をすることにより、山陰への経済効果が見込まれる可能性が大である。小倉市街地回避とコスト面で案②が適正
20	観光や市民間交流のための設置は無駄だと思う。関門トンネルの後継道路としてなら理解できるが、これ以上の増設不要と考える
21	案②を希望する。日豊線大分行橋との交通も良くなり下関との交流や山陰との交流も良く観光も増していく。案②の場合、八幡戸畑若松区との利便性及び流通、福岡市からの交通がスムーズとなり、小倉市街地の混雑が抑えられる。コスト面でも安くなる

②重視すべき事項(政策目標)

【暮らし】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

No.	意見
22	下関と関門は近いだけにいろいろなことで交流すればいいと思う
23	明治、大正、昭和初期の両市の活気が戻るような計画をしていただきたい
24	1.都市間の直通ラインがほしい 2.交通の便が良くなり、両市が繁栄できるコースが良い
25	関門トンネル及びR199の渋滞緩和とより広いエリアからの人の交流が出来る事(今まで関門まで行くのが遠いからさけてた人々が近くなる事で往来が盛んになり、お金が回るようになる)北九州、下関がより活性化する。よって若松-下関間ルートが最良と思われる
26	北九州と下関の交流がより深くなることにより、経済効果などますます向上できることを望みます
27	下関市と北九州市との絆を強めることにより、相互に発展を遂げることができると考えています
28	物流拠点間の速達性、渋滞の減少、災害時の代替路として機能すること、下関、北九州都市の一体化
29	ルート案の①がいいと思う。中心都市部(小倉)の一極集中化を避けて、北九州全体の活性化に資するため
30	北九州市と下関市は日常生活においても密接な繋がりを持っており、早急に相互交流を円滑に(非常時においても)進められるよう工事に着手して欲しい
31	②について。以前であれば交流も良いと思うが、このコロナ禍では蔓延させてしまいかねない。仕事(運送等)で利用する方にとっては便利になると思う
32	将来(20~30年)を見据えた時、北九州~下関の大きな人口増が(移動も含め)見込めるかが第一。物流・観光に力を入れ、道路を有効に活用して欲しい。先行投資ではないので、出来る限り整備コストは安くして、新ルートの活性化に努めて欲しい
33	一番は災害時に必要なことが早く届くこと。下関-北九州は高校・大学や勤務先等、互いの行き来も多く、けれどJRの乗り入れがあまり良くないと聞きます。なので学生以外はほとんど車利用で生活道路になっているので、安全で利便性の良い道路をとりたい
34	下関と北九州がより身近になることで、下関が暮らしやすい街となり、人口が増えてほしいと思います。観光については移動も楽しい旅の一部なので、特に時間短縮は望みません
35	北九州市に住んでいますので、費用が気になります。それにより税金が上がらないか不安です。みんなが便利になるのはありがたいですが、小倉の市街地が活気づくのもいいと思います
36	頻りに利用することはないが観光等で関門トンネルを利用するとき(週末は)常に混雑しているイメージがあるので少しでも解消されるとよいと思う。特にトンネル内での事故があると混雑もひどくなるのでその代替路になるのであれば早期完成を強く望む。また、本州からの観光客が少しでも増加するのであれば北九州がより活性化するのではという期待もある。福岡市のような発展につながる一歩になればと思う。
37	北九州市民が下関へ買い物や観光で移動の機会は少なく現存のトンネルや橋での通行で充分である。市民税の使い道として福祉や教育への充実を希望。
38	移動、交流、物流、観光等の発展が向上すること。
39	今年はコロナで九州に行っていませんが以前は博多や小倉に買物、食事に行っていました。案3等はいいなと思います。
40	橋、トンネルの代替路でなく主道路に成る事。人の交流、物流が発展する事。
41	週末は必ず関門トンネル(下関・北九州側)が渋滞している。交通手段が関門橋とトンネルの2通りしかない為、不便。新規なルートが出来たらそれぞれの街の活性化が図れる。

②重視すべき事項(政策目標)

【暮らし】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

No.	意見
42	下関と北九州市が近くなることで企業が事業をしやすくなり、下関の人口が増えることを望みます。地方に就職している息子が下関に戻って来ることが出来ると有難いです。
43	人口減少と高齢者の増加に伴ない、又、産業の低迷化が進んでいる中で、北九州の活性化に貢献できるプランになるよう希望いたします。
44	北九州市と下関市の繁盛のために実現をお願いします。
45	東アジアの玄関口としてもっと関門間の連携を深める必要があり、今回の新道路構想が有益なインフラとなるようしっかりと議論してほしい
46	北九州市と下関市の交流が活発となり、両市の発展に寄与すべき道路を早急に完成させてほしい。
47	新しいルートができれば、もっと北九州と下関の交流ができる。下関には綺麗な海や海の幸があるので、できたらもっと行きたい。
48	交流だけでなく、定住者がどちらの市とも増えることが見込めるprojectであってほしい。
49	生活が良くなると思います。
50	関門は昔から特に交流あり。大切だと思う。また、彦島に行き易くしてほしい。
51	の人の運転は荒いので、こちらに来てほしくないです。
52	交通量(車、トラック)の分散ができて、目的地によって選択できるルートがあるのは大変メリットが大きい。 人の行き来が活発になって、より良く発展して欲しい。 だんだんトンネルは老朽化してて、利用しても時々怖いと思う。(古くて)
53	北九州市のベッドタウンになれば人が増えると思う。
54	下関市北九州市の一体化(経済、市民交流)+観光資源
55	北九州地区の活性化のため新道路は必要だと思います。 費用が掛からない②案を支持します。
56	・案の2番ないしは、案の3番の場合、歩道(片方=上下に1本ずつか、どちらか一つ)を付けて、人間(歩行者)も通行出来るようにして下さい！！ ・どの案でも、路線バス(北九州市交通局か西鉄バス北九州(株)か、サンデン交通(株))を新規に新設して、”関門連携”をするようにしては？(ただし、毎日の運行が無理なら土曜、休日みの運行)。 ・路側ラジオ(AM1620KHz)を、この道路が出来たら、この道路の区間(上下線)に新設して、ベリカード(受信報告書)を発行&配布して下さい！ ・それぞれの出入り口に大きく「(例)ようこそ！福岡県(北九州市)&ようこそ！山口県(下関市)へ。」&「またおいで下さい！ご安全に！」の案内はる。
57	関門トンネル、関門橋は整備されて時間がたっていることから、メンテナンスが頻繁に必要で通行止めがおおいので、物流や人の往来を活発すること、安全に行えることが重要だと思います。
58	北九州・下関両市の交流も大切ですが、都心部を周遊したうえで物流が担保できるよう広域バイパスを優先すべきだと考えます。
59	下関市と北九州市の交流は非常に重要であり、台風や水害でとだえることは死活問題である。早急に下関北九州道路を作ることが望ましい。ぜひお願いしたい
60	隣接したメガCityでありながら、生活、経済、産業、教育面で大きな隔たりを感じるため、道路の早期実現により、相互の発展と成長を期待したい
61	片側3車線以上は必要と思います。安全に配慮し、遊歩道と自転車道を併設して頂きたい。近い将来の山口県(下関市)と福岡県(北九州市)との経済の一体化を目指し、生活道路橋が何本か必要と思います

②重視すべき事項(政策目標)

【暮らし】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

No.	意見
62	両市の時間距離が縮まることが、更なる動きや可能性を生み出す。また、関門橋・トンネルと相まって循環型ネットワークができることは今後のこの地域の発展に大きな意味があると思う。
63	地域の活性化のためにも、歩行者や自転車も利用できるようお願いいたします。
64	関門景観は両市にとって重要な価値のあるものなので重視してほしい。 新たなアクセスによってもっと両市の交流がしやすくなることを望みたい。
65	生活面でも経済面でも必要性がとても高い道路と考えていますので、早期完成を期待しています。この道路が完成すれば、下関・北九州両圏域の生活や経済が劇的に変化するはず。死ぬまでには通りたい！
66	都市圏の一体化や代替路の確保において、当該道路は不可欠である。 地域課題を解決するためや国内の大動脈を確保するためには、高速道路や国道2号、国道3号と連結することが重要である。 これらについても力強い国が威信をもって現行制度にとらわれることなくスピード感を持って整備すべきである。
67	今回の架橋で、下関と北九州の産業・観光・生活が密接な状態になれば、さらに追加ルートで橋(トンネル)を作っても良い。そのためには、まず最短距離の第2ルートで一体感を強め、将来的に第1ルートで北九州西部と下関の往来が便利になると良い。
68	下関北九州道路の整備を早急をお願いしたい。通勤、通学など北九州との交流を加速させ、他都市に負けないイノベーションを生み出して欲しい。
69	関門地域が一体となって、通勤・通学など一つの生活圏になることを重視して欲しい。
70	交流拡大や災害代替に必要な道路だと思うので、是非作ってください。
71	関門橋とトンネル以外のアクセス手段があるのは、生活・観光・産業にとって良いことだと思います。
72	下関関門トンネルや関門海峡大橋はメンテナンス費用が多くなっており、緊急時の代替案があった方がよいと思います。渋滞緩和もされるため、物流面でも経済効果があると思います。また、昨今土木構造物の観光資源化されている例もあるので観光名所としての活用、小倉、下関間の経済発展に繋がると思います。
73	造った後、できるだけ維持費は少なくすむほうが良い。 あと、いつも思うのだが、北九州市内の移動があまりにも不便。公共交通機関を使っただけの移動はとて無理。だから北九州市も、空港も発展しない。 市外から人を呼びたいのであれば、それを考えたうえで造らないと意味のない橋をかけることになる。
74	人口減少社会で広域行政が必然と思われるので 隣接都市がより深くつながるのはその第一歩と考えます。
75	両市の活性化と発展
76	北九州市と下関市の両市は、様々な分野で連携をとっているが、まだ既存の交通インフラでは交流や連携等の促進に不十分なので、ぜひ新しい交通インフラを築いてほしい。

【暮らし】下関市と北九州市においてより多くの人交流できること

No.	意見
77	今の現状、山口県に入ると道が分かりにくく、観光したいのに迷ってしまうという使いづらい道路構造となっているようにお見受けします。本来であれば、多く交流すべき土地にもかかわらず、すぐそこにある山口県が遠くに思えてなりません。利便性をあげるべく、道路構造の改革に取り組んでいただきたいです。
78	北九州と下関が行き来しやすくなることで、人との交流が多くなるけれど、コロナのようなウイルスが出現した際、どのようにしてルートを使うかなども検討したらいいと思います。
79	199号線西港付近、中原東交差点は小倉方面から若戸トンネルへ右折するトラックで朝は慢性的に渋滞しておりさらに悪化が予想されるので案②は不可。利便性、町の活性化を考え案③を望む。
80	産業振興には下関と北九州の一体感、下関側の交通網の整備が重要である。

③重視すべき事項(政策目標)

【暮らし】国道2号・国道3号などの渋滞が少なくなること

No.	意見
1	関門トンネルの通行止めの際に渋滞が多いときは大変です。交通渋滞の少ないことがイライラ運転が少なくなるといういいですね
2	自分はあまり利用しませんが、主人の会社の方が、橋が7月に通行止めになった時、翌日出勤の時間になっても、まだ北九州で渋滞に並んでいるという事がありました。地域住民にとってだけではなく、九州と本州をつなぐ唯一の交通手段なので、このような事があると物流に支障が出るのが心配です。維持費などもかかっているとありますが、是非とも地元の問題とせず、全国に影響のある問題ととらえて、実現して頂きたいと思えます
3	渋滞を解消するためにも下関・北九州道路が一日も早く完成することを願います
4	国道2号の渋滞の緩和が望ましい
5	絶対に第2の関門橋を作って下さい。朝夕のトンネルは大混雑して大変です。もし、橋もトンネルも老朽化等で通行止めになった場合、本州と九州の行き来できません。分断してしまいます。多大な影響がでます
6	既存の道路が混雑しないこと。人口が少なくなりつつある今、何故関門に道路が必要なのか。橋とトンネルの道路で十分だと思う
7	移動が時短になり、スムーズにでき渋滞の緩和になる。九州と中国を繋ぐルートが他にないため設置して欲しい(災害時や橋やトンネルの通行止めの際に必要である)。ルート帯案は案③に賛成です(海峡渡河幅最小ルート)。コストも低めで一番需要があると感じます
8	移動が時短になりスムーズにできる。渋滞の緩和になる。九州と中国を繋ぐルートが他にないため設置に賛成です(災害時や通行止めの際に必要である)。ルート帯案は案③に賛成です(海峡渡河幅最小ルート)。コストも低めで一番需要があると感じます
9	移動が時短になりスムーズにできる。渋滞の緩和になる。九州と中国を繋ぐルートが他にないため設置に賛成です(災害時や通行止めの際に必要である)。ルート帯案は案③に賛成です(海峡渡河幅最小ルート)。コストも低めで一番需要があると感じます
10	移動が時短になりスムーズにできる。渋滞の緩和になる。九州と中国を繋ぐルートが他にないため設置に賛成です(災害時や通行止めの際に必要である)。ルート帯案は案③に賛成です(海峡渡河幅最小ルート)。コストも低めで一番需要があると感じます
11	渋滞が緩和される。関門トンネルの通行止めの際に役に立つ。災害時に役立つ
12	199号線(戸畑～関門トンネル間)渋滞解消にもなり、利便性がかなり良くなる。双方に経済効果をもたらすと思える
13	4～5月のGW中や秋の連休のときは日中、北九州の方からトンネルに入るまでの道路が、通常5分程度のところが約1時間かかります。この渋滞の緩和をお願いします
14	第2関門橋を絶対に早急に作るべきだ。これは下関、北九州だけの問題ではなく、日本国として考えた場合、今の橋・トンネルだけでは対応できない。理由1.九州での高速道路が整備され、関門橋の利用率が高くなっている。2.福岡市の急速な人口増により、人・物流の移動が活発である。現在、台風等で橋が通行止めになったとき、トンネルの大渋滞、それにより下関市内も渋滞がひどくなり、市民の生活に多大な影響がある。よって第2関門橋は必要だ
15	都市間のアクセスよりも九州～本州のスムーズな流通を主体に考え、都市中心部の渋滞状況の悪化は避けるべき。国～自治体の行政連携を徹底して、セクショナリズムを廃すべき。人道・自転車道を併設すれば、しまなみのような観光資源となり得る。よって案①が最適。案②が次点
16	案①のルートが良い。産業、物流輸送がこのルートを通れば渋滞緩和に繋がると思えます。トラックが普段も多いので
17	災害、事故等の際の代替路として必要であり、交通混雑の緩和においても重視すべき点だと思います。整備費用を多額にする必要はないが、安価すぎても耐久性に不安が残ります。また、環境問題への配慮も十分をお願いしたいと思います
18	北九州～下関間の第3道路によって拠点近くが渋滞にならないような工夫をとっていただきたい

③重視すべき事項(政策目標)

【暮らし】国道2号・国道3号などの渋滞が少なくなること

No.	意見
19	物流のトラックやトレーラーのルートを考えて欲しい。朝の通勤時や交通規制時に下関市の関門トンネル付近から長府印内交差点から2号の大渋滞を重視して欲しい
20	九州7県から関西・関東への移動がスムーズになる。現在、関門橋およびトンネルがネックになっている
21	北九州市内が渋滞するのがなくなる
22	九州と本州との災害時に備え、渋滞しないように必要だと思う
23	R3・R199の渋滞解消に期待します。また、第2関門トンネル・橋ができた場合は従来の関門トンネル・橋と同一料金にしないといけない。安ければよいが、第2のほうが高額だと意味がない(通行料について)
24	北九州～本州に行くR3、R199の渋滞緩和。また、新門司へ向かう渋滞解消を願う
25	安全で早く移動できるように
26	渋滞が少なくなって早く移動できる事はとても重視すべき事だと思います。子供がいるので、とても助かる事だと思います
27	門司区内が渋滞することが少なくなる
28	トンネルの滞りがひどい。特に催し物の際が。できたら長州出島から元の定期船まで延ばして橋を作ってください。今、彦島への連絡路も混雑がひどく、単線のためパンクするのは時間の問題です。下関が通り過ぎるとの意見もありますが、利便が第一です。小倉中央がベストだと思います
29	旧彦島有料道路は時間により混んでいる時があるので、武久側から行く場合、新しいルート(長州出島)の方から道路ができればいいと思う
30	関門橋は料金が高いので、トンネルを利用していますが、渋滞がひどいですね。時間にもよりますが、解消して欲しいです
31	私は仕事・私用でよく関門トンネルを利用していますが、日頃から感じていることですが、渋滞です。また、台風、災害、事故等で通行止めが発生したとき、迂回路がないことです。不便です。第3の道路ができることによって、両県の皆様はどれほど助かることかと思っております。完成まで何年かかるか知りませんが、それまで長生きしたいと思います。頑張ってください
32	下関市彦島の住民として当地の発展に資すること。海峡の景観の利用(遊歩道、モノレールの延伸はどうか)の設置…通行料徴収。JRのトンネルは1942年開通、万が一不通などと重なると彦島と下関市内西側の住民は関門橋、国道への大回りとなる。下関・北九州道路の話は随分前からある。早く建設して欲しい。北九州市内の(特に小倉駅)車の渋滞は目に余るものがある
33	門司港在住です。関門トンネルでいつも渋滞し、それに巻き込まれる時間ももったいないと思っています。トンネルの老朽化で、点検・通行止めの回数も増え、産業・物流関係のルートと通勤等生活ルートが分かれば少しは渋滞が緩和できるのにとずっと思っていました
34	小倉駅や西港への連結は今でも渋滞するのでNG。若松へは無意味(投資回収は期待できない)※第4ルートとして小森江～大里あたりが最短で大里インター、新門司インターからの回避できる第4ルートを提案致します
35	関門海峡を取り壊したあとの大量の瓦礫をどう処分するのか。下北道路が建設されると、199号線、3号が渋滞しないのか。199号線沿いの騒音や排気ガス等はどうするのか。なぜ199号線が2つあるのか。本城の[]の道路は狭いのになぜ国道なのか。その渋滞もどうにかしてほしい
36	渋滞を早く対応してほしい。トンネルの老朽化
37	若戸、日明、小倉北は常に朝夕渋滞が多い。新たにルートを設けても上記箇所の渋滞緩和ができなければ更にひどくなる。現時点での問題点(199号の渋滞。中原に変な迂回路を設けたせいでさらに渋滞がひどい)を先に解決するべきではないでしょうか
38	下関～門司のトンネルに行くとき、下関でよく混んでいるのでスムーズに行けるようにしてほしい
39	下関の方からトンネルに入るときに混むのでスムーズに行けるようにしてほしいです

③重視すべき事項(政策目標)

【暮らし】国道2号・国道3号などの渋滞が少なくなること

No.	意見
40	利便性の向上(交通)渋滞緩和対策。物流の円滑化
41	物流関係の会社で働いていた時には、よく渋滞に巻き込まれて、商品の納期に遅れが出たとか話を聞いていたので、少しでも渋滞緩和になれば良いと思います
42	利便性の向上。物流(運送業)のトラックによる渋滞の緩和
43	各案も彦島を経由することに意味がないと感じる。案①物流にはいいと思うが、利用しますか？案②西港・東港の渋滞を加速させるだけだと思う。案③小倉駅～東港・西港の渋滞があるだけだと思う
44	コストがかからないこと。とにかく渋滞がないこと
45	一番重視すべき点は利便性が高いことだと思います。住んでいる場所によって、案①、案②、案③と人によって利便性がいいところは変わりますが、トータル的に考えても小倉駅に一番近い案③がいいのではないかと思います。案②になると、199号や他の道路が渋滞するのではないのでしょうか
46	安全であること
47	安全第一だと思います
48	物流の分散化に伴う時間短縮、環境問題の低減、交通渋滞、事故による多々のデメリットの抑制
49	渋滞なく走れるようにするべき。途中にパーキングも作って下さい
50	整備費用は安くするよりもより良いものをお願いしたいと思います。日曜日の16時台から上も下もとても混んでいるので、時間の都合が難しいです
51	移動の時間が短くなるのが重要。現在、門司まで行かなければ下関まで行けないため不便。ただし、小倉近辺を出入り口にすると時間帯によってかなり渋滞になることが考えられ、近辺を職場としている私にはあまり望ましくないと考える。料金も高いと利用しにくい
52	②③の渋滞緩和。関門下、関門橋の補充能力として。施工費用の軽減をして、補償費用をより少なく。九州と本州との流通効果が望まれる。早期完成は目指すべきだと思います
53	岩松に住んでいるので、門司まで行くのに時間がかかります。小倉から山口に行けると短時間しかかからず、観光地にすぐに行けます。やはり3号の渋滞が一番の問題点です
54	災害時や緊急時に確実に利用でき、使用する人の安全性が確保された施設になること
55	彦島の渋滞が不安
56	国道2号3号の渋滞が緩和されるとしても小倉駅北や西港でも時間帯により渋滞が現時点でも見られます。②③案も慎重にご検討願います
57	市民の暮らしを第一に考えて
58	災害、事故などの渋滞がひどい
59	どのルートにせよ、その後、周辺道路は混雑する可能性があるなので、便利かつ効率性のあるルートにして下さい
60	仕事で毎日、下関から日明(西港)まで通勤しています。案②のルートが完成することで、渋滞の緩和につながるので、是非案②のルートで完成することを願っています
61	費用がかかる事なので、大変だとは思いますが、出来るだけ安く、利便性の良い物を造ってほしいです。渋滞の緩和は助かると思います
62	物流、観光、工業が発展。渋滞の緩和。新たな観光スポットが期待できるならいいと思う(①臨海部迂回ルート)

③重視すべき事項(政策目標)

【暮らし】国道2号・国道3号などの渋滞が少なくなること

No.	意見
63	少子高齢化で人口減少。高齢者は免許返納方向。車は減少傾向にあり、今渋滞していても一時的なので先々というより今もあまり必要としない。観光もコロナで全滅。ムダだと思う。必要なところに税金を使ってほしい
64	北九州は交通が不便で栄えていない
65	安全、混雑しないこと
66	渋滞が少なくなるように。作ってから月日が経っているので安全性は大丈夫なのか？不安に思うことが多いです(他のルートの必要性を感じる)
67	丈夫に作って欲しいから。安全に通りたい
68	あまり関門橋、トンネルを利用することはないが、年に何回か利用する際にでも入口付近(特にトンネル)の渋滞は気になるところではあるが、渋滞もさることながら老朽化は避けられない気がする。通行中、大丈夫かと心配しながら走っている。だが、コロナの影響もあり、日本の借金が増えていく中、このような大金を使うことにも懸念がある。人々の生活を考えるとのことかも知れないが、額が大きすぎると思う
69	下関と小倉の市街地を結ぶことにより、両市の経済効果が増大する。北九州の都市高速を結ぶことにより、行橋中津方面からの利用者も増大し、下関山陰方面への観光が増える。経済効果が山陰方面も拡大する。案②を希望。市街地混雑回避できる
70	橋の色は若戸大橋の色と同じ赤色が目立ち美しいと思い、赤を提案します。案②を希望します。経済効果大。小倉市街地の混雑が予想される日明西港地区は倉庫群が多く、工事費用が安くなり、福岡方面からも近く流通面でも適している
71	新たな渋滞が生じないこと
72	私は⑧代替路として案②ルートが実現できればと思います。私は下関に行くことはあまりないのですが、毎回のように国道3号や199号を利用するので、国道の渋滞は通勤や毎日の生活に直結します。長年、実現してほしいと思っていたことなので、ぜひ作って欲しい道路だと思います
73	新たに渋滞が生じないように
74	北九州市、八幡区民。高速道は速いけど、お金がかかる。下道はトンネル代だけなので良いですが、時間がかかる。八幡から小倉の渋滞。日明あたりに入口ができれば嬉しい
75	子供が小さいときは(15年くらい前ですが)よく関門トンネルを利用していました。シーズン中は3号も随分、トンネルの前から渋滞して、とても時間がかかっていました。トンネルを広げて、2車線ずつにしたり、2階建てにしたりできないのだろうかと思ったこともありました。私自身はあまり利用しなくなりましたが、なるべく早く新しい道路ができるのは利用者にはありがたいことだと思います
76	関門トンネル及びR199の渋滞緩和とより広いエリアからの人の交流が出来る事(今まで関門まで行くのが遠いからさけてた人々が近くなる事で往来が盛んになり、お金が回るようになる)北九州、下関がより活性化する。よって若松-下関間ルートが最良と思われる
77	雨や事故による渋滞をなくす
78	国道の渋滞が解消できるととても良いと思います。道路が一本増えたら特に関門トンネルの点検を増やして欲しいです
79	彦島大橋と北バイパスが繋がるともっと便利になり、渋滞も緩和されると思います。下関北九州道路から来た方もいろいろなところへ行きやすくなると思うので、検討お願いします
80	渋滞緩和のため、是非、道路を作って使わせてほしい
81	山口と福岡の産業・観光の活性化を重視し、整備費用を極端におさえて時間がかかったり、安全性に乏しくなるようなことがないよう希望する
82	主人がいつも通勤でトンネルを利用しています。朝の渋滞や、雨などの災害時、通行止めなどで帰宅が遅くなり大変そうです。ぜひ作ってほしいです

③重視すべき事項(政策目標)

【暮らし】国道2号・国道3号などの渋滞が少なくなること

No.	意見
83	物流拠点間の速達性、渋滞の減少、災害時の代替路として機能すること、下関、北九州都市の一体化
84	この計画を実行するならば多少の費用の差よりは将来的なことや安全性を重視した案にして欲しいし、現行の案で足りないところがあるなら積極的に改善に取り組んで、もうひとつ北九州として自慢できるようなものを作って欲しい
85	本州九州間の道路が少なすぎ。混むことが多く、関門橋を使用するとしても料金が高い
86	台風などで橋が通行止めになると、トンネルの渋滞がすごいと聞きます。なので下関北九州道路は賛成で、私は案②が良いと思います。工業地域のすぐそばを通るこの案は夕方から夜にかけて工場の夜景がきれいな感じなんじゃないかと思うからです。用事がなくてもぶらっとドライブに出かけたくなると思います
87	料金所前でいつも渋滞する。スムーズに通れる方法を考えて欲しい
88	トンネルを速やかに通過する方法を考えて欲しい。トンネルに入る前の時間がかかりすぎる。料金所で時間がかかる。料金所前でいつも渋滞する
89	北九州一下関間を通勤で使う可能性もあるので、そうなった時の通行止めにより、渋滞が発生するのが今よりも解消するならばぜひ早急に着工して欲しい。できれば現在のトンネルの出入り口近く、片側複数車線にして欲しい
90	年に数回ほどしか利用しませんが、いつも(休日)渋滞しているようです。利用される方にとっては混雑をなくすことは大事なことだと思います。そのために一時的な不便があっても、長期的に見れば工事や移転も協力すべきなのかなと思います
91	観光やレジャー目的が主であるが、急ぎや何が何でも行かなければならないというほどではない。渋滞の緩和や物流、通勤圏にある人には必要だと思う。道路建設することにより、市民の税への負担が増えることは大反対します
92	息子家族に会うために土日が多く、トンネルの渋滞が少なくなることを望みます
93	関門橋と都市高を使えば短時間で着くが、安価なトンネルを使うので渋滞が大変です
94	一番は災害時に必要なことが早く届くこと。下関ー北九州は高校・大学や勤務先等、互いの行き来も多く、けれどJRの乗り入れがあまり良くないと聞きます。なので学生以外はほとんど車利用で生活道路になっているので、安全で利便性の良い道路をとしたいと思います
95	関門トンネルの料金所にて渋滞が多すぎる。夜間の片側通行や通行止めが多すぎる
96	別ルートができることで、車の流れが変わり渋滞が分散するのではと思います
97	3つのルートそのものが良くない、下関入口から関門トンネルに入る車の下関市外の数、割合から考えると工事期間中車の流れが一気に変わり彦島へ向かう車で大混雑が起こる。彦島の産業が大切ならもう一度フェリーを就航させるほうが良い。もう一つ橋を架けるなら唐戸から入江あたりから片上海岸へ渡したほうが良い
98	頻繁に利用することはないが観光等で関門トンネルを利用するとき(週末は)常に混雑しているイメージがあるので少しでも解消されるとよいと思う。特にトンネル内での事故があると混雑もひどくなるのでその代替路になるのであれば早期完成を強く望む。また、本州からの観光客が少しでも増加するのであれば北九州がより活性化するのではという期待もある。福岡市のような発展につながる一歩になればと思う。
99	3号線の渋滞(特に三萩野、砂津)が緩和されるなら建設を望みます。
100	下関で20年育ち、北九州に転居したため仕事関連ではないのですが、往来は多いと思います。下関は渋滞の町というイメージが強く近年バイパスなどにより緩和されてきているようですが通勤時間には関門トンネル(国道2-3)付近は危険すら感じます。GWに至っては車が全く動けない状態になる。
101	安心、安全な強固な橋(もの)を作ってください

③重視すべき事項(政策目標)

【暮らし】国道2号・国道3号などの渋滞が少なくなること

No.	意見
102	社員または関係者がいるため通勤時は特に渋滞に苦しんでいる。
103	将来、橋、トンネルの代替路でなく主道路に成り、各国道の渋滞を防ぐ事。
104	下関市は交通量が多いにも関わらず、道路が少ないし、1車線の所が多く渋滞がひどすぎる！！橋が新たにできたとしても回りの道路が渋滞では意味ないので、せめて2車線(トラック多いので渋滞する)立ち退きをどンドンして整備してほしい！！
105	週末は必ず関門トンネル(下関・北九州側)が渋滞している。交通手段が関門橋とトンネルの2通りしかない為、不便。新規なルートが出来たらそれぞれの街の活性化が図れる。
106	自然環境にとって最もやさしい案を採用してほしいと思う。渋滞等の緩和は私たちの暮らしにとってはとてもありがたいことだと思うけど、それと引き換えに、自然環境に影響があっては台無しだから。
107	国道3号の渋滞がなくなる事。会社に行くまでに大変なので。帰りも渋滞している。
108	国道3号の渋滞がなくなる事。災害が多くなっているので新しい道が必要。早く移動できると観光、ウォーキングなどにも行きやすい
109	ルート帯の案②③は小倉の中心でするので便利に感じるが渋滞することを考えると案①がいいと思う。又、すべての案の下関市から高速までが不便に感じるのでアクセスを考えてほしい
110	中国地方へ観光し、太宰府へ帰ってくるとき、高速だけでは、大変渋滞します。以外と時間がかかって急いで太宰府に帰らないといけなときなど困ります。でも北九州の都市高速は難しくてナビなしでは通るのも怖いし…わかりやすい道をお願いします。
111	関門トンネル、関門橋とも出口後の一般道の渋滞が多く、都市中心部に出るまで時間がかかっている。案②や案③のように小倉、下関の市街地が短距離で結ばれると大変便利になると思う。
112	<ul style="list-style-type: none"> ・高速道なら関門橋、一般道なら関門トンネルしかないので、選択肢を広げてほしい。 ・関門橋、関門トンネルのどちらかが下関市内が大渋滞となるので、解消するようお願いする。 ・今年の雨で関門橋が通行止めになった時、王司PA～下関ICが4時間30分もかかった。
113	関門トンネルの代替路ではなく、関門トンネルではなく、新しく作る道路を通して関門海峡を渡ろうと思える通行料金、通過に要する時間、アクセスの利便性が重要。代替路と考えているようでは関門トンネルの渋滞は解消されないし意味が無い。
114	<ul style="list-style-type: none"> ・必要性が確認できれば、早く整備すべきと考えます。 ・現時点で最も困っているのは、渋滞と通行止めの対応だと思います。
115	渋滞緩和
116	関門トンネル、高速の混雑(通勤時)緩和が最も大切、至急と思います。
117	案②③⇒IC付近が交通のボトルネックになりそうだから案①を推します。
118	市民としては費用を抑えるためにもっとも重視する交通渋滞の緩和や早く隣接する地域に行くことを目的として考えてほしい。
119	大型車(主にトラック)の渋滞を少なくしてほしい
120	<ul style="list-style-type: none"> ・今、特別に不便に感じていない。時間もそれほどかかるとは思わない。 ・小倉東断層の上で安全性はあるのか。 ・渋滞はトンネルの無料化、3号線、199号線の車線増にするべき。 ・有料道路になるが採算は取れるのか、橋より今はコロナに回すべき。
121	案②が良いです。安全な道路にしてほしい。無料にしてほしい。

③重視すべき事項(政策目標)

【暮らし】国道2号・国道3号などの渋滞が少なくなること

No.	意見
122	関門トンネルはいつも混んでいるのでバイパスを作ってほしいです。
123	安全面
124	・トンネルを抜けた先の渋滞の解消(特に2号線のトンネル) ・案②のフェリーの復活
125	下関市長府地区では関門トンネル、下関インター方面が年中渋滞している。新しい道路ができると、上記問題が解決されるのではと考えている。
126	渋滞が少なく、事故が起きにくい道路を希望しています。 また、末永く環境に配慮したものを望みます。
127	道路整備した後に新たな渋滞が生まれないようにしてほしい。500円以上は払いたくない。案③が利便性がよさそう！
128	渋滞を緩和してほしい。 有料だとしても高すぎるとつかわない。
129	・渋滞を減らす ・料金が安いこと
130	関門トンネル出入口や国道3号、199号の合流している区間の渋滞緩和や関門地域の観光、産業の振興に欠かせないものと考え。整備に期待します。
131	下関市の道路整備の必要性がある。一般道の渋滞がひどい。
132	三萩野交差点は確かに渋滞するが、南区と北区小倉市街地とそれ以外の間の影響が大きく、橋が増えて解消されるかは疑わしい(現に砂津から交差点に向かう際が一番混む)。関門トンネルが年200回通行止めとあるが、気が付いたことがない。時間にしてどの程度？活断層があるのではなかったか。航海上の難所だと思うが、橋脚の影響(海流への)は、工事期間がどの程度かかるのか、その間の様々な変化を考慮しているのか。
133	渋滞を少なくするため新規ルートにして、小倉(中心)からを希望する。
134	既存ルートの交通量が減れば助かる。
135	1. どのルートを通っても下関市彦島から中国道へ結ぶ道路が整備をされないと下関市にとっては常時渋滞となり大迷惑。旧彦島有料道路(現彦島道路)も今のままだったら通行可能な車両が限定される。 2. 下関は「災害のリスクが低い場所」と下関市は議会で発言しており、災害時の代替路と考える必要なし。 3. 2500億円～3500億円もかけるお金があれば、別のところに使ってほしい。
136	渋滞が解消されるとよい。
137	・トンネル入口や下関IC周辺の混雑の解消 ・下関地区の発展
138	関門トンネル門司側出口の渋滞が緩和されることを願っています。
139	・人道トンネルみたいに、人や自転車の移動も考えてほしい。健康づくりに行き来してみたい。 ・渋滞を緩和してください。

③重視すべき事項(政策目標)

【暮らし】国道2号・国道3号などの渋滞が少なくなること

No.	意見
140	①③通勤・渋滞等が少なくなしてほしい。 ・下関ICの出入り口が渋滞する道路ができることで、北九州へのアクセスが簡単になる。
141	(別紙3枚) 「下関市総合交通戦略(案)」に対する意見ー「下関市の総合交通戦略」を、地域創成の観点から提言。山口県は、地勢上、西日本と九州の中心的地域であり、その中で下関市は、中心地点である。その下関市を、全国の広くはアジアの流通基地に変容させる。長府、小月の山陽地区を拠点として、交通インフラを整備する。究極の車両専用高速道路を、関門トンネル、関門橋に通ずるものとして、二号線のバイパスを通す。これで車両の運行をスムーズなものとする。(山中のトンネル道路となる)この道路は、将来の第二関門橋についても、有効なものとなる。辺境の都市、下関市は、このバイパスで蘇る。山陽地域に流通拠点が生ずれば、後背地に産業団地を開発し二次産業を誘致、育成するのに、土地のスペースは充分である。更に進めば小月航空基地の民営化等も考えられる。国家的なプロジェクトであるが、構想を進める手段はいくつも考えられる。(細部は省略する)検討課題!! バイパスについて(補足説明)ーバイパスは国道二号線(新二号線)の小月からJR長府駅前の間の基地点から入り四王司山をトンネルで抜いて現二号線に繋ぎ、関門トンネルや関門橋に通す。 1)此のバイパスにより商店街の再生と併せて山陽地域の商業地域の拡大の可能性が出てくる。 現在、九州との間を走る車両の多くが二号線を走り長府ではそれが市街地の真ん中を通っている。二号線は狭くて危険で住民の不安も大きい。又、渋滞が激しく業務運営上の大きな障害となっている。長府の市街地を走る車をバイパスに通す。このことにより商業地域創生を目指し、又、より安全な居住地域を設けることができる。 2)山陽地域(長府、小月、木屋川流域)の開発を進めるチャンスが早く到来する。 人口流出に悩む地方圏は企業誘致が重要。企業が着目する地域かどうか決め手となる。幸い当市は地勢的には特異な地域である。山陰自動車道(進行中)、第二関門橋(話題)もあり海峡を感じさせない車両の走行が可能になってくる。そこで山陽地域にすぐれた交通網を最大限活用する全国規模の流通基地を開発する。若者に夢と希望を与える。世代を超える長期計画を覚悟し市民に希望を与え目標を持って貰う。
142	自然災害の多発、交通量の増大、有事の際等、絶対必要と思う。早急に整備すべき事案であると思います
143	災害に強く、渋滞が少ない状況になること。今ある関門トンネルは古すぎてとても怖いというのが正直な気持ちです
144	今回のルート帯による地域の産業が発展し、新たな雇用や税収も見込まれる事から賛成です。物流における速達性が向上する事で、人材不足やコストが抑えられ、諸問題の解決となります。渋滞緩和対策になり、環境問題、事故への影響が良いものとなります
145	より安い費用で下関ー北九州間が早く移動できるようになり、関門橋・トンネルや国道2号3号渋滞緩和になれば良いと思います
146	新ルート完成により九州からの車両が増加し、交通事故等の増加が懸念されますが、トンネルや橋の老朽化に備え、準備することは将来のためには必要と思います
147	橋やトンネル通行止め時の渋滞が激しい。都市部(下関・小倉)の移動時間の短縮を望む
148	案②ルートであれば西港～199号線へ流れる車両が多いとは思いますが、3号(戸畑バイパス)へ流れる車両も多いと思う。従って中井、中原、井堀の住宅地の生活道路に物流系の大型車両が流れ込む懸念あり
149	環境問題、費用、交通はもちろん重視していただきたい内容であるが、九州と本州を結ぶ2本目の橋?として立派、誇らしい、美しいと感じるものを作っていただきたい。

③重視すべき事項(政策目標)

【暮らし】国道2号・国道3号などの渋滞が少なくなること

No.	意見
150	両市間の物流や産業・観光としてのネットワーク強化も必要ですが、もっと広域的な観点で渋滞解消や時間短縮になるルートも重要だと思います。例えば関門橋・トンネルともに通行不能となった場合案②であれば若戸大橋・若戸トンネル方面と都市高速や縦貫道方面へ交通量を分散できそうです。
151	・私的意見ではあるが、本道路は都心部(北九州市)へ流入する通過交通の排除と産業道路と一般道路の住み分けを促進すべきものと思う。(本来一般道に大型車両が通行すべきでない) ・本道路の終点?(福岡県側)の選定については、特に重視すべきと思う。過去の事例では、(利便性を考えたのかもしれないが)安易に中心市街地と都市を結び新たな慢性な渋滞を引き起こし、経済的にも利便性においても余計に不便になったものもある。
152	どの案も旧彦島有料道路が起点部となっているが、本道路は朝夕非常に渋滞しており、それらを考慮し接続道路の整備を事前に行う事が大前提
153	交通量の分散化、利便性の向上のため両市の周辺道路の整備も含めて検討していただきたいです。
154	交通渋滞には生産性が何もなく排気ガスをたくさんその場に出すだけで良いことは何もないため、一刻も早く解決すべき。 整備により、多少の環境への影響はあると思うが、このまま渋滞を生み続け排気ガスを出しまくるよりかは、工事を完了させて、渋滞をなくすことにより排気ガスを減らすことを考えるべき
155	青で示した案が、安価で都市への渋滞緩和やアクセスといった点で最良と感じた。
156	日、祝日の関門トンネルや関門橋の渋滞が酷いため、その改善を特に重視すべきだと考えます。
157	下関北九州道路が開通した場合、北九州都市高速の交通量がさらに多くなることが予想されるため、枝光～若戸間の連絡により分散を図るとともに、車線数増も含めた抜本的な見直しが必要となると思います。
158	小倉中心部から日明港までの道は、すでに渋滞が起こりやすいため、新しく道路ができ、さらに交通量が増えると北九州市内の渋滞が増える可能性がある。新しい道路の利便性、2・3号の渋滞緩和だけでなく、周辺道路への影響も検討してほしい。
159	渋滞回避や、災害時の代替路としての期待があるため、早急な着手、完成が望ましいと考える。移転家屋が多ければ、それだけ長引くのではないだろうか。
160	高速道路が接続すると大型自動車の通行量が増え、接道の渋滞がひどくなる。特に大型車両の通行量が増えることが見込まれるので、戸畑、小倉北区の生活道路の渋滞を避ける街中への接続を避ける方向で検討していただきたい。
161	現時点でも小倉都心部は渋滞しているイメージがあるため、案3の小倉都心部と下関をつなぐルートは便利ではあると思いますが、交通量が増えることを考えると他2案が良いと感じました。
162	一部の人間が批判しているが、総合的に便利になるなら批判する意味がなく、ただ単に批判したいだけなのではないかと思う。 ただし、日明地区等は工業地帯であり、日頃からトラック等で渋滞することも多いので、引き続き、慎重に議論を重ねていただきたい。
163	ルート帯3案の中では「2」を希望します。 小倉駅前から下関駅前まで車運転することを想定すると、案1は遠回りな上に関門トンネル経由でも大差ないため、良くないと思います。案3は距離が短いことは魅力的ですが小倉駅周りの交通混雑に拍車をかけると思うので、小倉駅回りだけで運転することも考えるとできれば控えて頂きたいです。 案2は日明地区からのルートなので小倉駅から適度に距離があり、工事費用も他の1・3案に比べて抑えられること、さらに周辺住民や自然環境への影響も小さいとの試算より、案2を希望します。

③重視すべき事項(政策目標)

【暮らし】国道2号・国道3号などの渋滞が少なくなること

No.	意見
164	長距離通勤の為、渋滞緩和を重視します。
165	関門トンネル、関門橋の通行止時における代替道路の必要性 国道3号線および199号線の渋滞緩和の必要性
166	開通までの期間が短いこと。代替路としての機能を十分に発揮するために、2号線や下関インターから彦島への道路も改良して現状よりも渋滞が酷くならないようにしてください。
167	北九州市西部に住んでいます。下関は距離が近いにもかかわらず、遠く感じます。それは、土日の朝夕に利用することが多いためか、車でトンネルや橋を通る度に渋滞に合うことが多く、使いたくないという心理的なものもあると思います。昔は日明からのフェリーをよく利用していました。そのルートが無くなったことも、遠く感じる一因のようにも感じています。
168	生活面でも経済面でも必要性がとても高い道路と考えていますので、早期完成を期待しています。この道路が完成すれば、下関・北九州両圏域の生活や経済が劇的に変化するはずです。死ぬまでには通りたい！
169	下関北九州道路の建設について賛成です。災害時、渋滞対策を考えると必要な道路だと思います。 ルートは案2を希望します。案2と案3にあまり差を感じませんでした。建設をスムーズに進めていくには、課題が少そうな案2のほうが良いと思います。 起点が旧彦島有料道路になるとのことですが、金比羅交差点周辺が渋滞しないか心配です。
170	渋滞が減ることで、物流、観光等の移動の効率化が図れるため、渋滞の緩和を最も重視すべきである。
171	関門橋や関門トンネル使用不可時の交通網としては間違いなく必要だが、やはり今後の物流や交通対策のための交通手段としての開発を期待します。できても料金が高かったり、利用率が低ければ何も意味がないため、県民や関係者以外へのアンケートや声は重要だと思います。
172	関門トンネルの渋滞解消と関門橋が通行止めになった時に代替道路が必要
173	関門国道トンネルの壁や天井が崩落しそうで、かつしょっちゅう渋滞しているため、通行する度ひやひやしている。早く下関北九州道路を実現してほしい。危険物搭載の車両が通れるため、観光面でも橋梁を希望している。 関門橋のような白い塗装ではなく、若戸大橋やゴールデンゲートブリッジのようなインパクトのある真っ赤な外観にしてほしい。
174	トンネルに関しては老朽化、また渋滞もあり、代替道路は必要であると考えてます。
175	関門を往き来する方のメリットだけではなく地元民のメリットを考え、Win-Winであること。 日明～彦島ルートであれば門司区民に見かけ上のメリットはなにもない。 但し、それにより199号、関門トンネルの交通量低下が図れれば門司のメリットは多大である、
176	とを結ぶ道路と国道199号は、朝夕に渋滞している。 ルート2に整備すると、さらに交通量が増加する。 一般道路の交通量を減少させるため、都市高速の戸畑方面への西港入口を整備して渋滞を解消させて欲しい。
177	199号が今より更に渋滞するのでは？と気になっています。

※個人の権利利益や法人等の正当な利益を害するおそれがある発言等は非開示としている

③重視すべき事項(政策目標)

【暮らし】国道2号・国道3号などの渋滞が少なくなること

No.	意見
178	台風等で関門橋が使えないときでも通行できる事が何より。となるとトンネルか。 この場合小倉東断層を避ける必要があるため、ルートは彦島塩浜と小倉赤坂を結ぶラインとなる。 小倉側では国道199号線、3号線にトンネル出入口を設け、北九州都市高速の富野PA付近にJCTを設けると渋滞も回避できて便利。 彦島側では彦島道路を延長して接続となるだろうが、台風時でも利用できるよう、塩浜のトンネル出入口ではすぐに一般道に接続できるようにするのが良い。 コストもできるだけかけないよう、沈理工法とするのが良い。
179	九州に行き帰りに渋滞が少なくなると、嬉しいし、通行しやすくなる。時間短縮になるし。
180	見通しの良い道路がいいです。
181	一番は具体的な路線案が早く知りたい。仮に彦島を通行するのであれば、騒音、彦島内の渋滞が一番心配になる。
182	関門トンネルはよく渋滞しますので、なるべく渋滞しないように考えて欲しいです。また橋なのかトンネルなのか分かりませんが台風や地震など災害の時でも活躍できる道路を期待します
183	関門橋とトンネル以外のアクセス手段があるのは、生活・観光・産業にとって良いことだと思います。
184	下関関門トンネルや関門海峡大橋はメンテナンス費用が多くなっており、緊急時の代替案があった方がよいと思います。渋滞緩和もされるため、物流面でも経済効果があると思います。また、昨今土木構造物の観光資源化されている例もあるので観光名所としての活用、小倉、下関間の経済発展に繋がると思います。
185	関門トンネル、関門橋が通行止めになった時の迂回であれば、彦島はどうかと思います。国道2号線から市街地を抜け彦島に向かう車でごった返すと市街地で渋滞になります。 9号線からトンネルを作れば2号線印内交差点で迂回できます。 彦島～小倉ルートであれば、市街地を道路整備して、彦島へのアクセスを容易にできなければ、この計画は無駄なような気がします。
186	下関北九州道路は不要である。 九州一円、及び山口県を仕事で回っているが、下関北九州間を動く人間の多くは物流、観光関連の人間である。そして、現状でも大きな遅延はなく、問題は起こっていない。国道の渋滞は下関北九州間を動く人間の影響はほぼない。下関北九州道路を作るよりも大分県と愛知県を繋ぐ方がよりよい効果を得られる。もしくは鳥栖太宰府間や太宰府高速乗り場付近の渋滞に対して、対策を検討するべきである。 効果が薄く、予算が余っているので道路を作りやすいところに作ろうとしていると思われるも仕方ない。
187	下関と北九州との車での移動ルートが今の関門トンネルと関門大橋だけでは設置場所がほぼ同じなので門司方面での渋滞が多いこと、トンネルは老朽化しておりメンテに手間や費用がかかり補修頻度も多いため渋滞の発生頻度が高いこと、などより新たなルートが必要と考えます。そのルートは既存の建築物をなるべく壊さず短いルートの案2が適当だと思います。
188	現在、トンネルも橋も門司方面からなので、小倉から行けるようになると、西港などトラックが多い地域からも行きやすく、渋滞が緩和されるのではないかと思います。以前渡船のあった西港⇄彦島ラインが物流の面からも便利なのではないかと思います。

③重視すべき事項(政策目標)

【暮らし】国道2号・国道3号などの渋滞が少なくなること

No.	意見
189	車で本州に行くのに関門トンネルを使用しているが若松、八幡方面から行くと時間がかかるし渋滞する。又、高速道路を使用しても結局、小倉周りになる為お得感がない。 若松、八幡、遠賀方面からアクセスしやすい方が物流等良くなり、一般道の渋滞緩和にもつながると思う
190	門司港周辺に住んでいるので、トンネルの渋滞には常に頭を悩ませています。より良く安全でスムーズな開発を望みます。
191	渋滞緩和を最優先で考えて欲しい、小倉駅北付近に開通すると更に小倉駅周辺が渋滞しそうです、日明あたりが良いのでは思われます。
192	産業、商業共に再発展の為、2の案が最適だと考えます。 私は若松育ち、現在も若松区民です。 小倉北区や戸畑区に住んだこともあり、また若松から八幡東区への通学、若松から小倉南区まで通学した事があります。 体感的に、隣接の戸畑区民であっても若松からのルート1案は利用しにくいです。 3案は、[REDACTED]でのイベント時、北九州マラソン等の再開や総合展示場での各種イベント時の事を考えると小倉駅周辺の渋滞が懸念されると思います。 予算的にも比較的安価なものもあり2案に賛同します。
193	北九州側の都市高速とのアクセスが必要 新たな渋滞が発生する
194	3案が、良いと思いました。都市高速と連結させれば分散化でき、万が一関門トンネル、関門橋が同時に封鎖された際渋滞を極力抑えられる若松・日明ルートだとトラックしか使わない??
195	Aルートの採用を希望します。今後の環境産業集積地である響CT周辺の企業に対する下関地区からの企業人材確保の容易性が見込める。通勤に要する時間短縮で北九州と下関の産業人材融合の効果もあると考えます。また関門トンネル入口の渋滞が酷く交通の妨げになっているのは否めない事実です。これを分散させる方法は地域住民の排ガス問題を含めて急務と考えます。若松区住民
196	渋滞回避のため片側2車線での開通を求めます
197	1.小倉から門司港への移動の大変さ(下関に行くにはかならず門司港を経由しないといけないが国道3号も199号も途中から片側1車線となる。) 2.関門トンネル入口付近の日常的な渋滞の緩和は急務であると思う。 3.関門橋、関門トンネルともに出入り口付近の道路設計が悪く分かりづらいため新ルートでは改善してほしい。
198	現状では小倉～門司港間の道路の容量がボトルネックとなっており、特に門司～門司港間の渋滞を回避出来る新ルートの開拓は必須と考えます。 日明地区の工業地帯から直線的に本州に繋ぐ事を重視すべきです
199	関門トンネル及び関門橋の老朽化は著しいものであり、補修等で年間かなりの日数が使われている。橋には覆いがかかけられているため景観も悪い。 北九州への直接の往来は少ないが、関門トンネル周辺の道路の渋滞(通勤帰宅ラッシュ、補修、事故などによる通行止め)には散々巻き込まれている。 現状のままだと何かしらで長期間通行止めが生じた場合近隣の影響は計り知れない。
200	全体的な渋滞緩和ができること

③重視すべき事項(政策目標)

【暮らし】国道2号・国道3号などの渋滞が少なくなること

No.	意見
201	大気質や騒音などの生活環境への影響ですが、元々あまり空気が良いとは感じておらず住民に害が及ばない程度であれば気にする必要はないかと存じます。 何より運転をしていて気になるのは現存道路の渋滞であり、流れがスムーズになれば結果的に排気ガスなどの汚染は軽減するのではと考えます。下関へ渡る手段がより良くなるようよろしくお願いいたします。
202	日明への接続は199号線が既に朝夕、渋滞しているので物流と人の移動への影響が大きい。特に199で事故が発生すると交通は数分で麻痺します。
203	その後の移動ルートが現在のものと重複しないこと、現在のルートとの合流点はこみあわない場所で複数あること
204	199号線西港付近、中原東交差点は小倉方面から若戸トンネルへ右折するトラックで朝は慢性的に渋滞しておりさらに悪化が予想されるので案②は不可。利便性、町の活性化を考え案③を望む。
205	通行ルートの選択肢が増え、渋滞や移動時間の短縮が改善されることをお願いします。

④重視すべき事項(政策目標)

【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速達性が向上すること

No.	意見
1	自分はあまり利用しませんが、主人の会社の方が、橋が7月に通行止めになった時、翌日出勤の時間になっても、まだ北九州で渋滞に並んでいるという事がありました。地域住民にとってだけではなく、九州と本州をつなぐ唯一の交通手段なので、このような事があると物流に支障が出るのが心配です。維持費などもかかっていくとは思いますが、是非とも地元の問題とせず、全国に影響のある問題ととらえて、実現して頂きたいと思います
2	レジャーでの利用が物流の妨げになっては本末転倒。費用は抑えて、物流とレジャーがうまく棲み分けできる環境ができれば、その事業自体、いいアピールになるのでは。開発が今の時代に合っている、市民に負担をかけないものになることを願うばかり
3	日本国内では2年間で北九州市の人口が減っている今、ロジスティックの拡大は重視すべき事項ではないと思う
4	第2関門橋を絶対に早急に作るべきだ。これは下関、北九州だけの問題ではなく、日本国として考えた場合、今の橋・トンネルだけでは対応できない。理由1.九州での高速道路が整備され、関門橋の利用率が高くなっている。2.福岡市の急速な人口増により、人・物流の移動が活発である。現在、台風等で橋が通行止めになったとき、トンネルの大渋滞、それにより下関市内も渋滞がひどくなり、市民の生活に多大な影響がある。よって第2関門橋は必要だ
5	関門橋・関門トンネルでは通行できない特殊な荷物(大きさ等)があると聞いています。新しい道路ではこの制限が大幅に緩やかになれば運送上便利になると思います
6	案①のルートが良い。産業、物流輸送がこのルートを通れば渋滞緩和に繋がると思います。トラックが普段も多いので
7	新型コロナウイルスの影響はまだ続くと思われる。そういったことで観光やインバウンドが進むとは思えない。豪雨や災害の際に道路が確保されること。または物流が止まらないことに観点を置いたほうが良いと思う
8	物流のトラックやトレーラーのルートを考えて欲しい。朝の通勤時や交通規制時に下関市の関門トンネル付近から長府印内交差点から2号の大渋滞を重視して欲しい
9	経済の発展はこれ以上望みません。生活弱者、交通弱者が暮らしやすい街づくりを重視して下さい
10	門司港在住です。関門トンネルでいつも渋滞し、それに巻き込まれる時間ももったいないと思っています。トンネルの老朽化で、点検・通行止めの回数も増え、産業・物流関係のルートと通勤等生活ルートが分かれば少しは渋滞が緩和できるのにとずっと思っていました
11	利便性の向上(交通)渋滞緩和対策。物流の円滑化
12	物流関係の会社で働いていた時には、よく渋滞に巻き込まれて、商品の納期に遅れが出たとか話を聞いていたので、少しでも渋滞緩和になれば良いと思います
13	利便性の向上。物流(運送業)のトラックによる渋滞の緩和
14	各案も彦島を経由することに意味がないと感じる。案①物流にはいいと思うが、利用しますか？案②西港・東港の渋滞を加速させるだけだと思う。案③小倉駅～東港・西港の渋滞があるだけだと思う
15	物流の分散化に伴う時間短縮、環境問題の低減、交通渋滞、事故による多々のデメリットの抑制
16	物流がスムーズに行き、物価が安定すること
17	④⑤は大変重要と考えます
18	交通網が発達し、北九州と下関及び中国地方との産業に良い影響が出ると価値があるのでは
19	下関と北九州市の移動が良いと産業、物流も活発になると思う

④重視すべき事項(政策目標)

【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速達性が向上すること

No.	意見
20	本州との通路は門司しかなく、2本あれば災害時や交通緩和、物流・人の流れも多くなり、下関がより近くなる。3本の案のうち、市の中心位置がある案②が条件を備えていると思う
21	関門橋が通行止めになったとき、トンネルの渋滞がひどく、トラック輸送の方々はかなり困ってらっしゃると思います。早く別ルートができればと考えてます
22	交通ルートが増えることで、物流速達性が向上すると思うから。また、災害が起きたときのため
23	宅配等トラックによる物品の輸送が増加し、本州、九州をつなぐ道路は現在の数では足りていない。災害時等も不安である。できるだけ早期に解決してほしい
24	物流、観光、工業が発展。渋滞の緩和。新たな観光スポットが期待できるならいいと思う(①臨海部迂回ルート)
25	新しく下関～北九州へのルートができることは物流や代替路として賛成ですが、コロナ感染が拡大している今、まずは医療に対して税金を使うべきでないでしょうか。終息、コロナの特効薬ができてから話を進めていけたら良いなと思います
26	案②のルートを希望します(最短であり、市街地を回避ルート)上記⑧代替路として活用はもちろんですが、一般車両と物流車両を分けて利用することも検討してほしい(料金等調整し、一般車両より運輸車を安くする等)。コロナ禍の今、一般市民の要望より(暮らしや観光面)も物流面を重視すべき。コロナが終息したとしてもこの意見は変わりませんが。コストを抑えることよりも安全性の高い業者(信頼できる)を選んで下さい。下請けの下請けの下請けなどダメ
27	無駄な税金を今、使うべきではない。もう一本ルートが増えたところで一般市民や物流関係の業者にとっても大きな利点があるとは思えない。この仕事を請けた会社が潤うだけである
28	周辺住民の必要最低限の生活を守った上で、道路を作り、それが経済発展に繋がるのが一番大切
29	便利な町づくり。流通のある町づくりと買い物
30	本や雑誌などが発売日当日に店頭と並ぶことに寄与することを切に願います。どうかよろしく願います
31	九州が物流で不利にならないように安価な道路が増えることを求めます
32	新旧及びトンネルと3路線になれば物流等の速達性もあるが、市の発展にも繋がる
33	案②を特に希望します。都市高速との利便性もよく、山口県との交流も増し、経済効果が大きく見込まれる。特に山陰道の整備をすることにより、山陰への経済効果が見込まれる可能性が大である。小倉市街地回避とコスト面で案②が適正
34	橋の色は若戸大橋の色と同じ赤色が目立ち美しいと思い、赤を提案します。案②を希望します。経済効果大。小倉市街地の混雑が予想される日明西港地区は倉庫群が多く、工事費用が安くなり、福岡方面からも近く流通面でも適している
35	1. 物流における速達向上2. 災害、事故、補修工事等の代替路として使用できること
36	本州と四国に3ルート、本州と九州に一つの橋と対面通行のトンネル、四国の人口、経済規模と九州の人口、経済規模を比較したとき、本州と九州を結ぶルートはあまりにも脆弱に見えます。北九州市、下関市(福岡県・山口県)の問題ではなく、九州6県の経済規模を考えた道路が必要です
37	現在のルートが通行不可となった場合の代替となるべくルートを考えるべき。今のルートとはできるだけ離しておくべき。※観光目的ではなく物流メインで

④重視すべき事項(政策目標)

【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速達性が向上すること

No.	意見
38	国家財政難のときに観光等を主旨にしているわけではないと思うが、物流拠点、産業拠点間の速達性向上など利便性は確かに良くなると思いますが、ある政治家の思惑等で動いている計画・構想ではないと信じていますが、環境問題やコロナ感染で自粛している今日、そんなに急いで高額な建設費を税金で賄う余裕と必要性はあるのか疑問が残る
39	個人的には利用しないが、物流や下関・門司近辺に住んでいる人・勤務している人にとってとても重要だと思う。九州・本州を繋ぐ役割もあり、それが空・海のみになるのはとても不安
40	将来必要な道路なので建設には賛成。税金を使うので、建設費用は少なくしてほしい。ルートは両市に経済効果を最ももたらすこと
41	物流拠点間の速達性、渋滞の減少、災害時の代替路として機能すること、下関、北九州都市の一体化
42	①～⑧までの問題は少し答えを誘導しているように感じました。早く移動できたり、物流、観光しやすくなることは便利になり、良いことだと思います。しかし、多くの国民の血税を使ってまで新たなルートは必要でしょうか。利用回数が少ないのがありますが、私には必要ないと思います。何よりコロナ禍で税制が厳しい中、このようなアンケートを実施していることが不思議でなりません
43	物流の速達性の向上は今、すごく大事だと思います
44	観光やレジャー目的が主であるが、急ぎや何が何でも行かなければならないというほどではない。渋滞の緩和や物流、通勤圏にある人には必要だと思う。道路建設することにより、市民の税への負担が増えることは大反対します
45	②について。以前であれば交流も良いと思うが、このコロナ禍では蔓延させてしまいかねない。仕事(運送等)で利用する方にとっては便利になると思う
46	将来(20～30年)を見据えた時、北九州～下関の大きな人口増が(移動も含め)見込めるかが第一。物流・観光に力を入れ、道路を有効に活用して欲しい。先行投資ではないので、出来る限り整備コストは安くして、新ルートの活性化に努めて欲しい
47	下関北九州道路の整備には反対。景観を乱してまで作る必要もないと思うし、道路は渋滞したり通行止めになるものだと思っている。通勤や物流のためには大切かも知れないが、観光のためにはドライブを楽しめばいい
48	関門橋は強風でストップ、トンネルは老朽化で危ない。早く別のルートを作らないと物流が止まってしまう。
49	市民生活への影響はそれほど大きくないと思われる。産業界、物流への貢献度は良いが国県市の整備に要する費用分担額によっては市民税の使われ方が心配である。分担金の割合を明らかにしてもらいたい。
50	両市の産業、物流がより迅速になり、より経済発展に寄与すると考えられる。
51	移動、交流、物流、観光等の発展が向上すること。
52	橋、トンネルの代替路でなく主道路に成る事。人の交流、物流が発展する事。
53	産業・物流に必要。災害時の本州と九州の通行に2ヶ所だけでは足りない。
54	経済が活性化する事を目的として気軽に利用出来る環境を整備していただきたい。唐戸市場にストレスなく行き来したい。
55	市民への影響が少なく、且つ物流や観光への良いカンフル剤になるのであれば推奨します。
56	下関、北九州道路は必要ないと思う。これから少子化現象で人口も少なくなりトラック輸送も減少していくのに、莫大な経費を使う必要ないと思う。列車、フェリーでの輸送が求められている現状を考慮されているだろうか
57	北九州市北区に住んでいますが、下関に行く時は関門トンネルを通ります。トラック数が多くていつも車が並んでいます。別ルートでもう一本ほど道が通ってくれるといいのですが。

④重視すべき事項(政策目標)

【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速達性が向上すること

No.	意見
58	物流業界 大型車両の通行が(車両総重量)緩和されることを期待します。
59	利便性を向上、経済の活性化向上のため必要。進めてほしい。
60	案③が最善と思います。手向山公園にてJCT、ICを作り、別図の様に小浦駅北ICより都市高を延ばせば車の流れを分散できます。案①や②では関門橋や関門TNの代替は本州・九州間の広域物流から見て大変と思います。
61	<p>案③が最善と思います。手向山公園にてJCT、ICを作り、別図の様に小浦駅北ICより都市高を延ばせば車の流れを分散できます。案①や②では関門橋や関門TNの代替は本州・九州間の広域物流から見て大変と思います。</p> <p>例えば、下関IC(2岐路案)からルート帯案起点部までの高速道路までの高速道路、起点部から3岐路(案①、案②、案③の199号線門司駅辺りの物流拠点辺り迄)の高速道路をサービスエリア(SA)、ジャンクション(JCT)込みで作り、一般道路の輸送トラック等に困る交通量や交通危険削減を図り、街路樹等をガードレール代わり、交通標識代わりになくても良い様に図って欲しい。特に、門司区門司港地区を大型トラック等が通らなく成る様に図って欲しい。街路樹も高速道路10km辺り維持に必要な人員も何人か？維持に関わる危険作業開放からのロボット使用(AIロボット等)の技術導入予定は有るか？等、知りたいです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・門司港地区の歩道幅を全て10m以上に図って欲しいと思います。 ・条例等で建物の色や瓦の色に統一性を持たせては如何かと思います(何十箇所計画等)。イメージとしてはイタリア・フィレンツェ、ギリシャ・サントリー二島の白壁、青屋根等、又カラフルな港の街並ならイメージはエストニア・タリン、フランス・ニース等も街づくりの上での街並としては良いのではないかと思います。 ・高速道路にしても、一般道路にしても、枝葉等が車道、歩道に例えば上空から落ちてくる、枝葉が車窓に当たる、歩道上の通行人が通り辛い、落ち葉掃除の手間や苦労を省く等、街路樹を無くして改める様、図って欲しいと思います。
62	⑧代替路というより、両方を活用し、より円滑な物流及び人の流れのために寄与してほしいと思います。
63	現在、本州と九州の連絡は2つしかないため、3つ目ができること両大陸間の移動が現在よりも楽になる。(時間的にも物流的にも効果が大であると思われる)早く完成されることが望まれる。(生きているうちは間に合わないかな?)
64	物流の速達性と災害等に代替路として使用できること。
65	重機関係の移動がきびしいので楽になる様に
66	門司地域の経済が縮小していくのではないかとこの点です。
67	物流における速達性が向上すると考えられる。
68	トラックと観光の自家用車のすみわけができるようなルートが良いと思う。関門トンネルを自家用車で通るとき、トラックの圧力が怖いと思う時がある。
69	短時間で人の移動、ものの移動が可能なこと
70	関門トンネル、関門橋は整備されて時間がたっていることから、メンテナンスが頻繁に必要で通行止めがおおいので、物流や人の往来を活発すること、安全に行えることが重要だと思います。

④重視すべき事項(政策目標)

【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速達性が向上すること

No.	意見
71	北九州・下関両市の交流も大切ですが、都心部を周遊したうえで物流が担保できるよう広域バイパスを優先すべきだと考えます。
72	物資及び人の往来が増えることはいいことだが、今回のようなコロナという問題が発生した場合の対応策は考えるべき。また流入・流出における雇用の問題もあり、一概に賛成とは言いにくい。ただし、物流面のスピード化を考えれば良いと思うが、それによる事故防止の取り組みも考慮して欲しい
73	今回のルート帯による地域の産業が発展し、新たな雇用や税収も見込まれる事から賛成です。物流における速達性が向上する事で、人材不足やコストが抑えられ、諸問題の解決となります。渋滞緩和対策になり、環境問題、事故への影響が良いものとなります
74	案②ルートであれば西港～199号線へ流れる車両が多いとは思いますが、3号(戸畑バイパス)へ流れる車両も多いと思う。従って中井、中原、井堀の住宅地の生活道路に物流系の大型車両が流れ込む懸念あり
75	片側3車線以上は必要と思います。安全に配慮し、遊歩道と自転車道を併設して頂きたい。近い将来の山口県(下関市)と福岡県(北九州市)との経済の一体化を目指し、生活道路橋が何本か必要と思います
76	両市間の物流や産業・観光としてのネットワーク強化も必要ですが、もっと広域的な観点で渋滞解消や時間短縮になるルートも重要だと思います。例えば関門橋・トンネルともに通行不能となった場合案②であれば若戸大橋・若戸トンネル方面と都市高速や縦貫道方面へ交通量を分散できそうです。
77	両市間移動の定時性が確保することで、物流効率化が図られ経済が活性化すると思う
78	交通の迅速性や快適性、ルート選択肢増、新しい経済圏の構築など、新道検討には大きく期待します。
79	災害時に本州・九州間の物流道の確保は、今後重要な課題である。 地震や台風など、過去と比べものにならないクラスの災害が起こる可能性があるため代替ルートは日本経済の生命線になる。
80	近年の災害発生状況を勘案すると、関門橋・関門トンネルが通行止めとなった際にも活用できる、物流面でのリダンダンシーとしての下北道路が最も求められているのではないかと思います。
81	工事期間中の交通や環境への影響は、少ないほうが良いですが、その期間は限定されたものですが、完成後の道路は何十年と利用されるものです。したがって、完成後の道路の利便性、特に広域的な視点での利便性や物流の確保を最優先にして、道路の規格やルート選定を検討していただけたらと思います。
82	彦島有料道路と接続しても、中国自動車道や、下関方面の工業団地と接続していないので、事業の効果があまりでないと感じます。響灘地区の工業用地は、 ■■■■ ともめて荷役できていない状況でもある。産業物流比較は、自動車産業が集積している苅田地区の輸送時間が必要です。北九州空港も近いので、考慮すべきです。東九州道方面を考えてないので、比較が足りない。
83	関門橋や関門トンネルが出来てから、かなり経過しており、新しい代替できる通路を早急に作る必要がある。九州と本州の物流が止まったら、致命的な影響が出ることになる。
84	一部の人間が批判しているが、総合的に便利になるなら批判する意味がなく、ただ単に批判しただけなのではないかと思う。 ただし、日明地区等は工業地帯であり、日頃からトラック等で渋滞することも多いので、引き続き、慎重に議論を重ねていただきたい。

※個人の権利利益や法人等の正当な利益を害するおそれがある発言等は非開示としている

④重視すべき事項(政策目標)

【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速達性が向上すること

No.	意見
85	本道路は北九州市と下関市の関係強化だけではない。九州と本州については日本全国の物流の強化に欠かせない道路である。国として、最大限に強化すべきものです。
86	物流、リダンダンシーの確保が最重要と考える。関門トンネルは老朽化が進み数年に何回かは補修工事の為に長期間通行止めになることがあり、関門橋(通行止回数が多い)がその期間に通行止めになると車両による行き来が途絶えるため物流、救急搬送等に大きな影響がでると考えられる。橋梁であると、天候による通行止めが発生すると思われるので、トンネルでの整備が望まれると考える。
87	生活面でも経済面でも必要性がとても高い道路と考えていますので、早期完成を期待しています。この道路が完成すれば、下関・北九州両圏域の生活や経済が劇的に変化するはず。死ぬまでには通りたい！
88	単なる下関市と北九州市の連絡トンネルでは利用者は少ない。トンネルのそれぞれの出入り口が基幹道路とどうつながるかによって、物流、観光など全ての動きが活発になり、利用者も増え、現在のトンネルと同程度の重要さが認識されるようになる。
89	関門橋や関門トンネル使用不可時の交通網としては間違いなく必要だが、やはり今後の物流や交通対策のための交通手段としての開発を期待します。できても料金が高かったり、利用率が低ければ何も意味がないため、県民や関係者以外へのアンケートや声は重要だと思います。
90	北九州市と下関市だけの関係では無く、九州と本州間の広域的な物流人流のうえで極めて重要な路線である。
91	一番は、非常時に物流の影響を最小限に抑えることではないか。交通事情もさることながら、海上輸送から陸上輸送に切り替える拠点は「港」である。貨物輸送も、駅から駅、そこから市場へと輸送形態は変化する。トラック輸送は、今や物流の主流である。昨今の災害状況を考察すると、陸上輸送に頼らざるを得ない。生産地(工場)は、全国各地に点在し、各地の不足をお互いに補っている。メディアコメンテーターは、地方の実情をどれほど周知しているかわからないが、一般市民は、物流によって安心を購入している。
92	下関関門トンネルや関門海峡大橋はメンテナンス費用が多くなっており、緊急時の代替案があった方がよいと思います。渋滞緩和もされるため、物流面でも経済効果があると思います。また、昨今土木構造物の観光資源化されている例もあるので観光名所としての活用、小倉、下関間の経済発展に繋がると思います。
93	毎年のように災害(大雨)が発生するようになっている。災害のたびにコンビニやスーパーなど商品が陳列されなくなる光景を見ると、九州が孤立するという印象を受ける。移動手段としてのみ考えれば工業地帯に作った方がよいが、観光面や以後の生活面の利便性を考慮すれば、C案が良いと思う。A案であれば、既存の関門自動車道を通るルートしか普段は使わないだろう。
94	小倉の中心地は[]や[]の経営が低迷しているとも聞いているので、そこへの利便性が高まれば経済も活性化するかもしれない。また、下関や小倉、門司をまとめて観光がしやすいようになれば、バスツアーや個人の観光客が増えるのではと。新幹線も停まる駅から近い距離に工場夜景のクルーズや門司港レトロ、下関唐戸市場や海響館などが並べばより強くなるだろう。観光で成功している別府も、近場に観光地がたくさんある。小倉駅から下関へ、新道路を使つてのバスなどがあれば、徒歩での観光客も増えるのでは。

※個人の権利利益や法人等の正当な利益を害するおそれがある発言等は非開示としている

④重視すべき事項(政策目標)

【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速達性が向上すること

No.	意見
95	現在、トンネルも橋も門司方面からなので、小倉から行けるようになると、西港などトラックが多い地域からも行きやすく、渋滞が緩和されるのではないかと思います。以前渡船のあった西港⇄彦島ラインが物流の面からも便利なのではないかと思います。
96	車で本州に行くのに関門トンネルを使用しているが若松、八幡方面から行くと時間がかかるし渋滞する。又、高速道路を使用しても結局、小倉周りになる為お得感がない。 若松、八幡、遠賀方面からアクセスしやすい方が物流等良くなり、一般道の渋滞緩和にもつながると思う
97	通常の物流だけでなく、大型特殊車両についても、本州からの重機調達、工場機器、宇宙部品の運搬の上で経路が限られるため、選択肢が増えることは特に重要だと考えます。
98	作らない方が本州九州共に将来の物流的不利益が見込まれるので早期に作る事が最も重要。
99	物流が速やかになる
100	九州と本州を結ぶ道路が複数ある方が物流や移動等の滞りが抑えられるので是非実施していただきたいです。
101	199号線西港付近、中原東交差点は小倉方面から若戸トンネルへ右折するトラックで朝は慢性的に渋滞しておりさらに悪化が予想されるので案②は不可。利便性、町の活性化を考え案③を望む。
102	関門トンネルがいつまでつかえるか？補修費用もけっこうかかっているだろうし、補修で関門トンネルが使えないのは物流に影響が大きいのでは？ 早急に対応しなければなりません。 下関と北九州との関係でなく、本州と九州との関係という捉え方が必要では
103	BS金型(幅:3.5m、総重量:50t)やISO規格国際海上コンテナ40ft(総重量:30.480kg、高さ:4.2m)等の物流の現状から、高さ4.2m、車幅3.5m、総重量50t、片側2車線以上、また気象の影響を受けにくい構造の道路が最低限必要。
104	現在の関門トンネルや関門大橋は、豪雨、災害等に弱く幾度となく交通が遮断され、物流がストップするなど九州の経済に損害を与えるとともにドライバーに車中泊等の長時間労働(拘束)を強いる状況であることから改善のためにも下北道路の早期建設を実現してほしい。また、現在のトンネルは35t、大橋は44tの重量規制となっていることから、これを超える重量物については、新門司～神戸のフェリーを使用しており、北九州～下関間を輸送できる重量、車幅、高さが緩和された下北道路の建設をお願いしたい。

⑤重視すべき事項(政策目標)

【産業・物流】沿線地域の産業拠点間における速達性が向上すること

No.	意見
1	北九州市を日本有数の物流拠点としてさらに発展するように整備していただくようお願いします
2	案①のルートが良い。産業、物流輸送がこのルートを通れば渋滞緩和に繋がると思います。トラックが普段も多いので
3	物流のトラックやトレーラーのルートを考えて欲しい。朝の通勤時や交通規制時に下関市の関門トンネル付近から長府印内交差点から2号の大渋滞を重視して欲しい
4	門司港在住です。関門トンネルでいつも渋滞し、それに巻き込まれる時間をもったいないと思っています。トンネルの老朽化で、点検・通行止めの回数も増え、産業・物流関係のルートと通勤等生活ルートが分かれば少しは渋滞が緩和できるのにとずっと思っていました
5	この道路を作る第一の目的は本州に渡る現行ルートの代替路としての機能、産業道路としての役割を担う道路であることだと考える
6	物流関係の会社で働いていた時には、よく渋滞に巻き込まれて、商品の納期に遅れが出たとか話を聞いていたので、少しでも渋滞緩和になれば良いと思います
7	④⑤は大変重要と考えます
8	交通網が発達し、北九州と下関及び中国地方との産業に良い影響が出ると価値があるのでは
9	下関と北九州市の移動が良いと産業、物流も活発になると思う
10	宅配等トラックによる物品の輸送が増加し、本州、九州をつなぐ道路は現在の数では足りていない。災害時等も不安である。できるだけ早期に解決してほしい
11	国際的なことの事業の発展と地域北九州の発展向上のため
12	新旧及びトンネルと3路線になれば物流等の速達性もあるが、市の発展にも繋がる
13	国家財政難のときに観光等を主旨にしているわけではないと思うが、物流拠点、産業拠点間の速達性向上など利便性は確かに良くなると思いますが、ある政治家の思惑等で動いている計画・構想ではないと信じたいですが、環境問題やコロナ感染で自粛している今日、そんなに急いで高額な建設費を税金で賄う余裕と必要性はあるのか疑問が残る
14	1.都市間の直通ラインがほしい 2.交通の便が良くなり、両市が繁栄できるコースが良い
15	北九州と下関の往来が速くなり、互いの産業や観光が活性化されることを望んでいる
16	山口と福岡の産業・観光の活性化を重視し、整備費用を極端におさえて時間がかかったり、安全性に乏しくなるようなことがないよう希望する
17	ルートが増え、地域産業の活発化や新たな事業や雇用の増加に繋がってほしい
18	③コースもということも考えましたが、次世代産業の中心の響灘地区を考えると①コースが最適だと
19	物流拠点間の速達性、渋滞の減少、災害時の代替路として機能すること、下関、北九州都市の一体化
20	この計画の成功により、下関の経済、雇用にプラスになればと思います
21	福岡は起業家精神が旺盛な土地柄、東京から遠いため、政府に頼る考え少ない。北九州人口減を止めるためにもインフラ整備必要。北九州・下関がものづくりの街としての復活するためにも工場国内回帰下関・北九州道路は必ず要ります
22	市民生活への影響はそれほど大きくないと思われる。産業界、物流への貢献度は良いが国県市の整備に要する費用分担額によっては市民税の使われ方が心配である。分担金の割合を明らかにしてもらいたい。
23	両市の産業、物流がより迅速になり、より経済発展に寄与すると考えられる。
24	下関と北九州市が近くなることで企業が事業をしやすくなり、下関の人口が増えることを望みます。地方に就職している息子が下関に戻って来ることが出来ると有難いです。

⑤重視すべき事項(政策目標)

【産業・物流】沿線地域の産業拠点間における速達性が向上すること

No.	意見
25	産業・物流に必要。災害時の本州と九州の通行に2ヶ所だけでは足りない。
26	人口減少と高齢者の増加に伴ない、又、産業の低迷化が進んでいる中で、北九州の活性化に貢献できるプランになるよう希望いたします。
27	北九州市と下関市の繁盛のために実現をお願いします。
28	産業活動の活性化につながる道路整備を重視してほしい。
29	重機関係の移動がきびしいので楽になる様に
30	関門トンネルが小倉・門司方面にあるので若松方面にルートが開通すると、産業や観光業など統計的に向上が見られるのではと思う。
31	下関市北九州市の一体化(経済、市民交流)+観光資源

⑤重視すべき事項(政策目標)

【産業・物流】沿線地域の産業拠点間における速達性が向上すること

No.	意見
32	<p>(別紙4枚) <新ルートについて></p> <ul style="list-style-type: none"> ・日明－彦島ルートが有力視されていますが、反対です。小倉東活断層は関門海峡上にも伸びており、そのルートでは必ず断層上をまたぐようになり、小倉東活断層より東側の長浜以東、赤坂海岸付近から彦島ルートを提案します。このルートには他のメリットがあります。 ・日明ルートの場合、北九州都市高速との結節は新たなジャンクションを設けなくてはならず、東港ジャンクションとも近接しているため、ドライバー視点で見た場合、混乱が生じやすいと思われます。一方、赤坂海岸－彦島ルートであれば、小倉駅北ランプの延伸可能になっている部分から東に都市高速を数百m延伸してそのまま接続すればよく、接続構造が簡単です。工事が簡単というメリットもあります。 ・また国道3号線が長浜のアンダーパスにより国道199号と結節され、長浜付近で上の延伸した都市高速、関門新ルートと結節すれば北九州全域への交通に便利です。特に市内の大動脈である国道3号線とほぼ直接的に結ばれる利点は大きいと思います。 ・日明ルートの場合、下関と比較的關係の深い門司、小倉方面の利用者の交通の大部分が小倉の都心部を通るようになり、通過交通が都心部を通るのは避けるべきだと考えます。 ・さらには日明付近は大型車の通行が現在でも多く、これ以上の交通量増加は地域の物流拠点としての特性をさらに悪くします。 <p>以上のことから、長浜東側もしくは赤坂海岸－彦島ルートでの再検討をお願いしたいところです。</p> <p>九州－本州ルートのリダンダンシーも大きな観点ではありますが、北九州－下関という接続した都市圏の交通ルートとしてみた場合、より大きな問題があります。</p> <p>関門トンネルを日常通勤に利用している者としては、必要性が議論されているのがそもそもおかしく、代替ルートは絶対必要だと考えています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・片側1車線のため落下物、事故等により突発的に通行止めが頻発している。ひどいときは1週間以内のうちに通勤時間帯だけでも3回通行止めが発生した記憶があります。年間数百回の通行止めが発生しています。(これは日常的に利用していない方は把握されていないと思います)これでは定時性を確保できませんので、通勤通学などに大きな支障となります。加えて長期間の工事期間を除いて、関門自動車道への追加料金なしでの誘導は行われておりません。 ・関門トンネルが通行止めになると間もなく、入口付近で数百mの大渋滞が発生し、門司港地区の市内交通も麻痺します(グリッドロックの発生)。 ・車線に対して交通量が非常に多い ・数年おきに長期間の修理工事が発生しており、トンネルの耐用限度に来ている。 <p><工法について></p> <p>橋梁案が有力視されていますが、デメリットは以下の通りです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・橋梁は地上に長大なスロープが必要となります。橋の交通部分の高さを65mとすれば5%勾配としても1.4kmです。勾配があまり急だと超大型車の通行が困難です。下関側には建設工機向けの巨大なタイヤなどの大型車の需要があり、これらは急勾配では通行困難です。 ・橋梁は低いと大型船舶が航行できず、海上ルートとしての関門海峡、北九州港の地位を低下させる一因となります。 ・トンネルは開削工法、シールド、沈埋函などが考えられますが、沈埋函は工期の短縮(=建設費の圧縮)が可能です。潮流の大きい海峡部でもジブラルタル海峡をはじめ建設実績があります。さらに関門海峡の浚渫工事は今後も恒常的に必要ですので、沈埋トンネルであれば、予算のマジックに期待できます。(末吉前市長が北九州空港建設でつかった業) ・自動車ルートだけでなく、関門には鉄道トンネルの老朽化という問題もあります。鉄道新ルートはトンネルで建設される可能性が極めて高く、自動車新ルートもトンネル方式であれば、調査、工法などについて前例、実績をつむことができます。

⑤重視すべき事項(政策目標)

【産業・物流】沿線地域の産業拠点間における速達性が向上すること

No.	意見
33	北九州の発展のため(産業・ものづくり) 自然災害の時のルート確保
34	関門トンネル出入口や国道3号、199号の合流している区間の渋滞緩和や関門地域の観光、産業の振興に欠かせないものとする。整備に期待します。
35	(別紙3枚) 「下関市総合交通戦略(案)」に対する意見ー「下関市の総合交通戦略」を、地域創成の観点から提言。山口県は、地勢上、西日本と九州の中心的地域であり、その中で下関市は、中心地点である。その下関市を、全国の広くはアジアの流通基地に変容させる。長府、小月の山陽地区を拠点として、交通インフラを整備する。究極の車両専用高速道路を、関門トンネル、関門橋に通ずるものとして、二号線のバイパスを通す。これで車両の運行をスムーズなものとする。(山中のトンネル道路となる)この道路は、将来の第二関門橋についても、有効なものとなる。辺境の都市、下関市は、このバイパスで蘇る。山陽地域に流通拠点が生ずれば、後背地に産業団地を開発し二次産業を誘致、育成するのに、土地のスペースは充分である。更に進めば小月航空基地の民営化等も考えられる。国家的なプロジェクトであるが、構想を進める手段はいくつも考えられる。(細部は省略する)検討課題！！ バイパスについて(補足説明)ーバイパスは国道二号線(新二号線)の小月からJR長府駅前の間の基地点から入り四王司山をトンネルで抜いて現二号線に繋ぎ、関門トンネルや関門橋に通す。 1)此のバイパスにより商店街の再生と併せて山陽地域の商業地域の拡大の可能性が出てくる。 現在、九州との間を走る車両の多くが二号線を走り長府ではそれが市街地の真ん中を通っている。二号線は狭くて危険で住民の不安も大きい。又、渋滞が激しく業務運営上の大きな障害となっている。長府の市街地を走る車をバイパスに通す。このことにより商業地域創生を目指し、又、より安全な居住地域を設けることができる。 2)山陽地域(長府、小月、木屋川流域)の開発を進めるチャンスが早く到来する。 人口流出に悩む地方圏は企業誘致が重要。企業が着目する地域かどうかが決め手となる。幸い当市は地勢的には特異な地域である。山陰自動車道(進行中)、第二関門橋(話題)もあり海峡を感じさせない車両の走行が可能になってくる。そこで山陽地域にすぐれた交通網を最大限活用する全国規模の流通基地を開発する。若者に夢と希望を与える。世代を超える長期計画を覚悟し市民に希望を与え目標を持って貰う。
36	日明は流通用地などが多く下関との関係も強い。ICの位置を十分に検討していただき、利便性の高い道路としてほしい。
37	下関在住者の市内企業への雇用にも期待
38	隣接したメガCityでありながら、生活、経済、産業、教育面で大きな隔たりを感じるため、道路の早期実現により、相互の発展と成長を期待したい
39	今回のルート帯による地域の産業が発展し、新たな雇用や税収も見込まれる事から賛成です。物流における速達性が向上する事で、人材不足やコストが抑えられ、諸問題の解決となります。渋滞緩和対策になり、環境問題、事故への影響が良いものとなります
40	両市間の物流や産業・観光としてのネットワーク強化も必要ですが、もっと広域的な観点で渋滞解消や時間短縮になるルートも重要だと思います。例えば関門橋・トンネルともに通行不能となった場合案②であれば若戸大橋・若戸トンネル方面と都市高速や縦貫道方面へ交通量を分散できそうです。

⑤重視すべき事項(政策目標)

【産業・物流】沿線地域の産業拠点間における速達性が向上すること

No.	意見
41	・私的意見ではあるが、本道路は都心部(北九州市)へ流入する通過交通の排除と産業道路と一般道路の住み分けを促進すべきものと思う。(本来一般道に大型車両が通行すべきでない) ・本道路の終点?(福岡県側)の選定については、特に重視するべきと思う。過去の事例では、(利便性を考えたのかもしれないが)安易に中心市街地と都市を結び新たな慢性な渋滞を引き起こし、経済的にも利便性においても余計に不便になったものもある。
42	下関と北九州市の発展は福岡県の発展にもつながるもので、道路整備の拡充はその発展に不可欠と思われるため、是非推進していただきたい。名称が「下北」というのが引っかかっていて、下北半島を連想させない別の呼び名はできないのでしょうか。せめて関北道路とか。
43	人の往き来の確保。産業の確保。環境との調和。
44	近年の災害発生状況を勘案すると、関門橋・関門トンネルが通行止めとなった際にも活用できる、物流面でのリダンダンシーとしての下北道路が最も求められているのではないかと思います。
45	回答した内容と矛盾するかもですが、ルート帯案では、案①をお願いしたいです。産業の発展と共に成長する北九州市。次世代産業エリアを通る道路は、新しい北九州市の顔になるのでは?若戸大橋と近いのも面白いです。コンビナートの夜景など福岡市や県南部と違うスタンスの独自文化を、明確にして発展して欲しいです。 3案の中で一番予算も影響も大きいのですが、以前近いところで勤務していたので、このルートの開設が一番楽しみなんです。
46	今回の架橋で、下関と北九州の産業・観光・生活が密接な状態になれば、さらに追加ルートで橋(トンネル)を作っても良い。そのためには、まず最短距離の第2ルートで一体感を強め、将来的に第1ルートで北九州西部と下関の往来が便利になると良い。
47	関門橋とトンネル以外のアクセス手段があるのは、生活・観光・産業にとって良いことだと思います。
48	産業、商業共に再発展の為、2の案が最適だと考えます。 私は若松育ち、現在も若松区民です。 小倉北区や戸畑区に住んだこともあり、また若松から八幡東区への通学、若松から小倉南区まで通学した事があります。 体感的に、隣接の戸畑区民であっても若松からのルート1案は利用しにくいです。 3案は、[]でのイベント時、北九州マラソン等の再開や総合展示場での各種イベント時の事を考えると小倉駅周辺の渋滞が懸念されると思います。 予算的にも比較的安価なものもあり2案に賛同します。
49	両市の交通の便がよくなり、産業・観光プラスになるような活用して欲しい
50	5.8番については特に思います

※個人の権利利益や法人等の正当な利益を害するおそれがある発言等是非開示としている

⑤重視すべき事項(政策目標)

【産業・物流】沿線地域の産業拠点間における速達性が向上すること

No.	意見
51	全て重要だが、関門地区の経済を活性化することを最重要に考えた方が良いと思う。
52	利用回数は、工場製品出荷や納品を見ると、毎日10台以上の輸送車が利用しています。通行止めが発生すると生産活動に大きく支障をきたし、納品物によっては操業を停止しなければならない事態にもなる。早急な3本目のルート建設を願います。
53	産業振興には下関と北九州の一体感、下関側の交通網の整備が重要である。

⑥重視すべき事項(政策目標)

【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

No.	意見
1	都市間のアクセスよりも九州～本州のスムーズな流通を主体に考え、都市中心部の渋滞状況の悪化は避けるべき。国～自治体の行政連携を徹底して、セクショナリズムを廃すべき。人道・自転車道を併設すれば、しまなみのような観光資源となり得る。よって案①が最適。案②が次点
2	新しいトンネルができれば観光、買物がしやすくなり、北九州市、下関市の発展にはよいと思う
3	岩松に住んでいるので、門司まで行くのに時間がかかります。小倉から山口に行けると短時間しかかからず、観光地にすぐに行けます。やはり3号の渋滞が一番の問題点です
4	物流、観光、工業が発展。渋滞の緩和。新たな観光スポットが期待できるならいいと思う(①臨海部迂回ルート)
5	下関・北九州が1本方向での道路しかないより2本あると、周遊できるのがうれしい
6	観光や市民間交流のための設置は無駄だと思う。関門トンネルの後継道路としてなら理解できるが、これ以上の増設不要と考える
7	案②を希望する。日豊線大分行橋との交通も良くなり下関との交流や山陰との交流も良く観光も増していく。案②の場合、八幡戸畑若松区との利便性及び流通、福岡市からの交通がスムーズとなり、小倉市街地の混雑が抑えられる。コスト面でも安くなる
8	下関と小倉の市街地を結ぶことにより、両市の経済効果が増大する。北九州の都市高速を結ぶことにより、行橋中津方面からの利用者も増大し、下関山陰方面への観光が増える。経済効果が山陰方面も拡大する。案②を希望。市街地混雑回避できる
9	観光客が増えるようなルートを増やすべきだと思います
10	国家財政難のときに観光等を主旨にしているわけではないと思うが、物流拠点、産業拠点間の速達性向上など利便性は確かに良くなると思いますが、ある政治家の思惑等で動いている計画・構想ではないと信じていたのですが、環境問題やコロナ感染で自粛している今日、そんなに急いで高額な建設費を税金で賄う余裕と必要性はあるのか疑問が残る
11	北九州と下関の往来が速くなり、互いの産業や観光が活性化されることを望んでいる
12	山口と福岡の産業・観光の活性化を重視し、整備費用を極端におさえて時間がかかったり、安全性に乏しくなるようなことがないように希望する
13	車移動が多いので、下関と小倉がもっと移動時間が短くなれば買い物などの生活や通勤、観光など全てにおいて便利になると思うけど、今のままでも十分だとも思う。道路整備による影響の方を重視したい
14	年に一度くらい主人の運転で行くくらいなので、必要性がわからない。あればいいのだろうけど、なくてもいいかな。それ以上に道路整備による影響がどのくらいになるのかが気になる。観光にも必要かな。道路を造る以外の方法もあるのでは
15	①～⑧までの問題は少し答えを誘導しているように感じました。早く移動できたり、物流、観光しやすくなることは便利になり、良いことだと思います。しかし、多くの国民の血税を使ってまで新たなルートは必要でしょうか。利用回数が少ないのかもしれませんが、私には必要ないと思います。何よりコロナ禍で税制が厳しい中、このようなアンケートを実施していることが不思議でなりません
16	小倉と下関を結ぶよりも若松と結んだほうが八幡からは遠い。でも今まで通らなかつた地域にも足を運ぶようになるかも知れない。若松と戸畑の観光になればいいと思う
17	雇用が生まれることが大きいかと思いました。橋を作るのであれば橋そのものが観光資源になるのかなと思います。トンネルであるならば夏の日差しの強いときには助かります
18	下関市～北九州市間が近くなるため、観光の整備または宿泊施設の充実をし、より観光のアップを図ってほしい
19	家屋の移転が工期や費用に対する一番の課題であると思うので、最も重視すべきと考えます。観光については、関門エリアを合わせての魅力ですので、ぜひとも景観を崩さず、利便性を増していただきたい。工事中の多少の不便は致し方ない

⑥重視すべき事項(政策目標)

【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

No.	意見
20	将来(20~30年)を見据えた時、北九州~下関の大きな人口増が(移動も含め)見込めるかが第一。物流・観光に力を入れ、道路を有効に活用して欲しい。先行投資ではないので、出来る限り整備コストは安くして、新ルート活性化に努めて欲しい
21	下関と北九州がより身近になることで、下関が暮らしやすい街となり、人口が増えてほしいと思います。観光については移動も楽しい旅の一部なので、特に時間短縮は望みません
22	仕事においても観光においても両市間の移動時間がスムーズにできることが現時点において最大に必要なとされていることである。両市民において最大のメリットである
23	両市共に人口減少しており、新しく道を作る必要性は感じない。周遊することで観光面はよいのではないのでしょうか。現状でさえ、滞在時間が短いのに利便性が良くなると、さらに通り過ぎる観光地になると思う。整備費用は橋やトンネルの補修に使っていただきたい。プラタモリの世界観は良かった
24	山口や広島等、本州に素晴らしい景勝地がありますが近くなると嬉しいです。山陰や瀬戸内の海も見たいです。
25	頻繁に利用することはないが観光等で関門トンネルを利用するとき(週末は)常に混雑しているイメージがあるので少しでも解消されるとよいと思う。特にトンネル内での事故があると混雑もひどくなるのでその代替路になるのであれば早期完成を強く望む。また、本州からの観光客が少しでも増加するのであれば北九州がより活性化するのではという期待もある。福岡市のような発展につながる一歩になればと思う。
26	北九州市民が下関へ買い物や観光で移動の機会は少なく現存のトンネルや橋での通行で充分である。市民税の使い道として福祉や教育への充実を希望。
27	関門橋、若戸大橋、に次ぐ3つ目の大つり橋ができればそれ自体が観光資源となり一石何鳥にもなると思う。
28	移動、交流、物流、観光等の発展が向上すること。
29	国道3号の渋滞がなくなる事。災害が多くなっているので新しい道が必要。早く移動できると観光、ウォーキングなどにも行きやすい
30	現在は自動車を(2020.08)に廃車致しましたので、今後はほとんど利用できませんが、数年前までは、仕事、観光、温泉等によく利用致しました。仕事も下関~山口市その他山口県内が多かったので利用致しました。感謝いたしました。
31	安いからよいのではない。安かろう悪かろうでは意味がない。生活が便利でまた県外(観光)にも良いものにしてほしい
32	市民への影響が少なく、且つ物流や観光への良いカンフル剤になるのであれば推挙します。
33	・関門トンネルの老朽化が課題 ・小倉→彦島→関門橋・トンネル→門司のルートが選べて回遊できること
34	新しいルートができれば、もっと北九州と下関の交流ができる。下関には綺麗な海や海の幸があるので、できたらもっと行きたい。
35	北九州市と下関市間の観光ルートとして開発してほしい。
36	観光資源として活用できるような道路にしてほしい(自転車・歩行者が通行でき、イベントも開催)
37	橋が新しくできると、より本州(山口)が近くなり、山陰方面の観光が楽しく身近になりそうです
38	利便性、観光しやすく(安い値段)
39	関門トンネルが小倉・門司方面にあるので若松方面にルートが開通すると、産業や観光業など統計的に向上が見られるのではと思う。
40	下関市北九州市の一体化(経済、市民交流)+観光資源
41	トラックと観光の自家用車のすみわけができるようなルートが良いと思う。関門トンネルを自家用車で通るとき、トラックの圧力が怖いと思う時がある。

⑥重視すべき事項(政策目標)

【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

No.	意見
42	観光ルートになればいいと思います。
43	観光と物流がしやすくなればいいと思うので、1, 2ルートが良いと思います。
44	関門トンネル出入口や国道3号、199号の合流している区間の渋滞緩和や関門地域の観光、産業の振興に欠かせないものとする。整備に期待します。
45	新道路が出来た時に周辺が混雑する。案②が観光に良い。
46	・人道トンネルみたいに、人や自転車の移動も考えてほしい。健康づくりに行き来してみたい。 ・渋滞を緩和してください。
47	が今までは無事だったけどいつまでも無事だとは思えません。今のうちにかしてください。 魅力的な観光資源を作ってほしい。
48	両市間の物流や産業・観光としてのネットワーク強化も必要ですが、もっと広域的な観点で渋滞解消や時間短縮になるルートも重要だと思います。例えば関門橋・トンネルともに通行不能となった場合案②であれば若戸大橋・若戸トンネル方面と都市高速や縦貫道方面へ交通量を分散できそうです。
49	観光での移動時間短縮は、2点(小倉～下関)間においてはメリットはあると思いますが、途中の様々な土地に寄って行った方が観光資源を有効に使えるのではないのでしょうか。
50	観光地間の移動が短くなることは良いことだと思うが、その代償として、ルート上の自然環境や自然景観、地域の人々の生活環境や日常風景が悪化することがなるべくないようにした方が良いと思います。影響をゼロにすることはできないと思いますが。ルート案①は遠回りしすぎに見えます。ルート案③は生活環境への影響が大きいため、ルート案②が良いと思います。
51	自転車を通行できるようにしてほしい 蹬脚又はトンネルまでの移動手段はエレベーターを設置してほしい(例…レインボーブリッジ&関門国道トンネル) 橋の方が新たな観光資源として活用できると思う(トンネルなら既存のものと重複) 鉄道併用橋なら、老朽化した関門鉄道トンネルの代替にもなるのでは
52	高速の山陰道、中国道等と連絡してください。又、北九州側は都市高速と接続して高速交通網を充実させて頂きたいです。 生活道路、地域間の道路だけでなく、観光目当ての道路づくりも視野に入れてください。
53	災害時、観光の面から案2が良いと思います。 早期着工を強く、強く望みます。
54	彦島フェリーがなくなって以来、このルートがあればと思うことが度々あった。 彦島へは毎年、牡蠣などの海産物を食べに行っているし、唐戸市場や海響館を訪れる際も、土日や長期休暇などの渋滞が激しすぎて、行きつくまでにげんなりする体験も何度もしている。

※個人の権利利益や法人等の正当な利益を害するおそれがある発言等は非開示としている

⑥重視すべき事項(政策目標)

【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

No.	意見
55	<ul style="list-style-type: none"> ・観光: 関門トンネル(下関⇄門司) ・通過交通: 関門橋(高速道) ・工業: 今回の計画段階によるルート(下関⇄産業拠点)と役割分担が明確であれば良いのでは?(となると、赤か青なのか・・・) <p>とはいえ、無料か自専道かによっても大きく意見がかわるかと思えます。 どこかでお示した方が良いのかと。(見落としてたすみません)</p>
56	<p>早急な整備を要望する。 観光周遊という意味では、門司港レトロの位置づけをどのように考えるのか。</p>
57	<p>単なる下関市と北九州市の連絡トンネルでは利用者は少ない。トンネルのそれぞれの出入り口が基幹道路とどうつながるかによって、物流、観光など全ての動きが活発になり、利用者も増え、現在のトンネルと同程度の重要さが認識されるようになる。</p>
58	<p>今回の架橋で、下関と北九州の産業・観光・生活が密接な状態になれば、さらに追加ルートで橋(トンネル)を作っても良い。そのためには、まず最短距離の第2ルートで一体感を強め、将来的に第1ルートで北九州西部と下関の往来が便利になると良い。</p>
59	<ul style="list-style-type: none"> ・今後出来るであろう橋が、下関市民、北九州市民にとって、誇れる橋であること。 ・観光資源として、デザイン性に優れたものであること。 ・また、橋を眺めることのできる施設が併設され、ゆっくりとした時間が過ごせる場所があることで、下関市、北九州市に滞在する観光客を増やしてほしい。
60	<p>関門国道トンネルの壁や天井が崩落しそうで、かつしょっちゅう渋滞しているため、通行する度ひやひやしている。早く下関北九州道路を実現してほしい。危険物搭載の車両が通れるため、観光面でも橋梁を希望している。 関門橋のような白い塗装ではなく、若戸大橋やゴールドゲートブリッジのようなインパクトのある真っ赤な外観にしてほしい。</p>
61	<p>橋台など整備時に、海の貧栄養化の観測システムを設置するなど沿岸漁業振興につながるよう配慮していただきたい。 安徳天皇並びに日本に最初に貨幣経済を構築した平氏に関わりのある彦島八幡宮や門司区大里の柳の御所を結ぶ橋になるので、それにふさわしい橋の名称や観光施設整備を同時に実施してほしい。</p>
62	<p>仕事で福岡市から下関市へ行くが、トンネル出口付近の渋滞で困っています。豪雨での関門橋通行止め時には国道199号が大渋滞して、訪問先に行けなかった。小倉方面と下関市街地が新たなルートで結ばれ、豪雨時などにも走行できれば便利になるし、観光面でも大きな効果が期待される。</p>
63	<p>関門橋とトンネル以外のアクセス手段があるのは、生活・観光・産業にとって良いことだと思います。</p>
64	<p>毎年のように災害(大雨)が発生するようになっている。災害のたびにコンビニやスーパーなど商品が陳列されなくなる光景を見ると、九州が孤立するという印象を受ける。 移動手段としてのみ考えれば工業地帯に作った方が良いが、観光面や以後の生活面の利便性を考慮すれば、C案が良いと思う。 A案であれば、既存の関門自動車道を通るルートしか普段は使わないだろう。</p>

⑥重視すべき事項(政策目標)

【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

No.	意見
65	両市の交通の便がよくなり、産業・観光プラスになるような活用して欲しい
66	今の現状、山口県に入ると道が分かりにくく、観光したいのに迷ってしまうという使いづらい道路構造となっているようにお見受けします。本来であれば、多く交流すべき土地にもかかわらず、すぐそこにある山口県が遠くに思えてなりません。利便性をあげるべく、道路構造の改革に取り組んでいただきたいです。
67	しまなみ海道みたいに、自転車通行可能にして、新しい観光産業を創造し、観光客を呼び込んでください。
68	小倉の中心地は[]や[]の経営が低迷しているとも聞いているので、そこへの利便性が高まれば経済も活性化するかもしれない。 また、下関や小倉、門司をまとめて観光がしやすいようになれば、バスツアーや個人の観光客が増えるのではと。新幹線も停まる駅から近い距離に工場夜景のクルーズや門司港レトロ、下関唐戸市場や海響館などが並べばより強くなるだろう。 観光で成功している別府も、近場に観光地がたくさんある。小倉駅から下関へ、新道路を使つてのバスなどがあれば、徒歩での観光客も増えるのでは。
69	彦島が通路だけの役割になるのは残念なので、彦島の出入り口をしっかり充実させて彦島在住者にとっても便利な状況を確認しつつ、北九州とつながってほしい。関門橋やトンネルは充分九州の玄関としてのアピールもできているので、観光はもちろんだが生活や、仕事の便利さにおいて優位を期待します。

※個人の権利利益や法人等の正当な利益を害するおそれがある発言等は非開示としている

⑦重視すべき事項(政策目標)

【観光】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

No.	意見
1	クルーズ船が特に大事。プライオリティ
2	本道路が完成した場合、クルーズ船の観光客等は下関は通過地区となるのでは？下関側の観光整備が遅れている現状だと架橋とのバランス関係は？既存国道の拡幅等整備が必要である
3	は来ないで欲しい。)
4	早く移動できるようになってほしい！ 工場夜景等のクルーズ船が増えると嬉しいです。
5	クルーズ船からの観光、ショッピング等を下関市で滞在させる手段を考える
6	小倉の中心地は や の経営が低迷しているとも聞いているので、そこへの利便性が高まれば経済も活性化するかもしれない。 また、下関や小倉、門司をまとめて観光がしやすいようになれば、バスツアーや個人の観光客が増えるのではと。新幹線も停まる駅から近い距離に工場夜景のクルーズや門司港レトロ、下関唐戸市場や海響館などが並べばより強くなるだろう。 観光で成功している別府も、近場に観光地がたくさんある。小倉駅から下関へ、新道路を使つてのバスなどがあれば、徒歩での観光客も増えるのでは。

※個人の権利利益や法人等の正当な利益を害するおそれがある発言等は非開示としている

【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

No.	自由意見
1	早く次のトンネル(下関・北九州道路)を作ってください。今のトンネルがいつ崩落してしまうかととても怖いです
2	関門トンネルや関門橋が老朽化して耐久性が悪くなっている。2案路線が彦島と小倉の移動距離が少なく、利便性が良いと思います
3	関門トンネルの通行止めの際に渋滞が多いときは大変です。交通渋滞の少ないことがイライラ運転が少なくなるとういいですね
4	彦島田の首から門司へトンネルができればいいと思います。都市高速の大里インター九州自動車道の新門司インターへ早く行けていいと思います。でも早く着工してください。よく通行止めになるので不便です。関門橋は割引にならないし、最悪です。早くトンネルを
5	トンネルしか通れなくなったときの交通マヒは異常。死人が出てもおかしくないレベル
6	下関・北九州間で行き来しながら生活している人が思った以上に多いと、コロナ禍で痛感した。今は活発な交流を進められないだろうが、海を渡る距離以上に両市民の生活はつながっていると思うので、災害時の為も含め両市をつなぐパイプを一刻も早くつくっていただきたい。そして、その先に車・電車の交流のみでなく、エコにむけてひんぱんな周遊バスなど公共機関での移動の強化をすすめてほしい
7	自分はあまり利用しませんが、主人の会社の方が、橋が7月に通行止めになった時、翌日出勤の時間になっても、まだ北九州で渋滞に並んでいるという事がありました。地域住民にとってだけではなく、九州と本州をつなぐ唯一の交通手段なので、このような事があると物流に支障が出るのが心配です。維持費などもかかっていくとは思いますが、是非とも地元の問題とせず、全国に影響のある問題ととらえて、実現して頂きたいと思います
8	災害時に橋が通行止めになるとトンネルがとても混雑するので、解消に努めて欲しい。まずは金銭のやり取りは自動など…。観光面については現状でよいのではと思う。橋からの眺めは抜群によく、観光客に喜ばれると思う。満珠・千珠が見え、反対は門司と唐戸と新しく作るのはとてもいい。生活道路として必要なのか?
9	関門トンネルがいつかはダメになりそう。関門トンネルがずっと通れるよう、安心して通れるよう重視していない
10	先日、関門橋は強風のため、長時間の通行止め。また関門トンネルは事故のため、通行止めのため車両にて関門橋を渡ることができません。アンケートの3通りでは九州自動車道で下関へ向かっていたらすごく長時間かかる遠回りになってしまいます。現在のトンネルのすぐ横にトンネルを造ったほうが全て便利になると思います
11	近年、豪雨、地震、交通事故時に関門トンネルと関門橋が通行止めになり、大渋滞が発生し、通常より通勤に多大な時間を要する事が多くなっています。是非、代替路をお願いします
12	雨天時などに通行止めになる渋滞が多いため、改善して欲しい
13	絶対に第2の関門橋を作って下さい。朝夕のトンネルは大混雑して大変です。もし、橋もトンネルも老朽化等で通行止めになった場合、本州と九州の行き来できません。分断してしまいます。多大な影響がでます
14	ここ最近の災害状況から見ても第3の下北道路が必要だと思う
15	移動が時短になり、スムーズにでき渋滞の緩和になる。九州と中国を繋ぐルートが他にないため設置して欲しい(災害時や橋やトンネルの通行止めの際に必要である)。ルート帯案は案③に賛成です(海峡渡河幅最小ルート)。コストも低めで一番需要があると感じます
16	移動が時短になりスムーズにできる。渋滞の緩和になる。九州と中国を繋ぐルートが他にないため設置に賛成です(災害時や通行止めの際に必要である)。ルート帯案は案③に賛成です(海峡渡河幅最小ルート)。コストも低めで一番需要があると感じます
17	移動が時短になりスムーズにできる。渋滞の緩和になる。九州と中国を繋ぐルートが他にないため設置に賛成です(災害時や通行止めの際に必要である)。ルート帯案は案③に賛成です(海峡渡河幅最小ルート)。コストも低めで一番需要があると感じます

⑧重視すべき事項(政策目標)

【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

No.	自由意見
18	移動が時短になりスムーズにできる。渋滞の緩和になる。九州と中国を繋ぐルートが他にないため設置に賛成です(災害時や通行止めの際に必要である)。ルート帯案は案③に賛成です(海峡渡河幅最小ルート)。コストも低めで一番需要があると感じます
19	渋滞が緩和される。関門トンネルの通行止めの際に役に立つ。災害時に役立つ
20	関門トンネルで事故があると大渋滞になるので困ります。案③だったら利用するかなと思います
21	現在、通勤で毎日(平日のみ)関門トンネルを利用しているが、事故や悪天候による通行止めまたは通行規制時に大渋滞に困っている。一日も早く代替路を建設して欲しい。設備維持のため、有料道路になることは仕方ないと思う
22	以前、関門橋の通行止めで12時間以上拘束されたことがあるので、同じことがないように努めていただきたいです
23	台風や災害の際、通行止めになる場合を考えて、下関・北九州道路は早急に作るべきだと思います
24	現在、事故などがあると移動に数時間かかることもあるため、他のルートができることで改善されると嬉しいです
25	現在、関門橋と関門トンネルのどちらかが通行止めになった場合、止まっていない側で渋滞が発生し、途中で抜けることもできず、とても不便を感じます。もう一本別のルートがあると助かります
26	第2関門橋を絶対に早急に作るべきだ。これは下関、北九州だけの問題ではなく、日本国として考えた場合、今の橋・トンネルだけでは対応できない。理由1.九州での高速道路が整備され、関門橋の利用率が高くなっている。2.福岡市の急速な人口増により、人・物流の移動が活発である。現在、台風等で橋が通行止めになったとき、トンネルの大渋滞、それにより下関市内も渋滞がひどくなり、市民の生活に多大な影響がある。よって第2関門橋は必要だ
27	関門トンネルは古くて耐用年数がきていますので、早急に早く代替路をつくるべき
28	関門トンネルは古くて通るときは怖い
29	新しい道路は必要である。防災上、必要である。早く検討すべき
30	災害時に新しい橋が逃げ道になってくれることを期待しています。唐戸市場へ遊びに行くことが多いので、遠回りしなくて行けるルートはうれしいです
31	現状、関門橋とトンネル2つのルートがあり、災害時の代替路としては不要だと思います。また、下関市街から彦島経由のルートはあまり利便性がよくないと思います。コストに見合った公共投資ではないと思いますので、中止の方向で検討をお願いします
32	関門トンネルは古いので、強化か別に作ってもらえれば
33	あまり利用することがないので、コストが安いことが一番です。災害のときは速く、本州から九州に行けることが良いと思います
34	災害、事故等の際の代替路として必要であり、交通混雑の緩和においても重視すべき点だと思います。整備費用を多額にする必要はないが、安価すぎても耐久性に不安が残ります。また、環境問題への配慮も十分をお願いしたいと思います
35	新型コロナウイルスの影響はまだ続くと思われる。そういったことで観光やインバウンドが進むとは思えない。豪雨や災害の際に道路が確保されること。または物流が止まらないことに観点を置いたほうが良いと思う
36	通行止めの短縮
37	代替路の確保が一番の重視点です
38	本州と九州を結ぶ幹線道を今回整備できれば、関門橋、関門トンネルの他に代替路として使用できる。利便性の向上が図られて好ましい
39	特に代替路としては必要だと思います
40	関門トンネル老朽化に伴い、本州と九州との連絡道は確保すべきだと思います

【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

No.	自由意見
41	九州と本州との災害時に備え、渋滞しないように必要だと思う
42	私の意見としては国も地方公共団体も莫大な借金を抱えており、関門海峡間に2つの道路(トンネルと橋)、2つの鉄道トンネル(新幹線と鉄道トンネル)の4つもあるのに、今さら橋など作る必要はないと思う。特に道路の関門橋は通行量が少なく、ガラガラしているとのこと。関門橋の通行料をトンネルと同じにしてはどうか。また、関門橋とトンネルが同時に使えないなんてことはない。それよりフェリーを廃止したというが、復活したらどうかと思う。つまり、この案は財政面から考えて大反対である
43	トンネルと橋しかないので何かあったときのことを考えると新ルートに賛成です。今の景観を大切に、環境にもご配慮いただきたいなど。橋の劣化も懸念されますので、メンテナンスにも力を入れていただきたいです
44	災害時の物流・救援活動
45	過去に何回も通行止めで渋滞になり困った。将来、予想される災害時の対応として本道路は絶対に必要である
46	特に代替路へ関して重視すべきだと思う。もし、有事が起きた場合、移動時、道路がパニック状態にならないように道路が多いほどいいと思う
47	必要ありません。無駄なことにお金を使わず、防災対策に力を注ぐべきです
48	私は仕事・私用でよく関門トンネルを利用していますが、日頃から感じていることですが、渋滞です。また、台風、災害、事故等で通行止めが発生したとき、迂回路がないことです。不便です。第3の道路ができることによって、両県の皆様はどれほど助かることかと思っております。完成まで何年かかるか知りませんが、それまで長生きしたいと思います。頑張ってください
49	下関市彦島の住民として当地の発展に資すること。海峡の景観の利用(遊歩道、モノレールの延伸はどうか)の設置…通行料徴収。JRのトンネルは1942年開通、万が一不通などと重なると彦島と下関市内西側の住民は関門橋、国道への大回りとなる。下関・北九州道路の話は随分前からある。早く建設して欲しい。北九州市内の(特に小倉駅)車の渋滞は目に余るものがある
50	関門トンネルの老朽化のみが懸念事項かなと思います
51	事故のときに通行できないときが多い。仕事で役に立つ
52	災害時には関門橋・関門トンネルが同時に使用できなくなる可能性があると思うので、代替路は必要なかなと思いました
53	門司港在住です。関門トンネルでいつも渋滞し、それに巻き込まれる時間をもったいないと思っています。トンネルの老朽化で、点検・通行止めの回数も増え、産業・物流関係のルートと通勤等生活ルートが分かれば少しは渋滞が緩和できるのにとずっと思っていました
54	万博やカジノより、防災・減災を最優先にしてほしい。一部の人間、企業の利益優先という考えは20世紀で終わっていると思う。市営バスがスイカやニモカなどの他のICカードが使えないのを変えてほしい。少なくとも北九州市にカジノはいらない
55	強風時に橋が通行止めになる。トンネル内での事故等で通行止めが多く、もう一本通行できるトンネルが必要。現在は門司のみにあるが、小倉に通じる道路が必要(案②が移動しやすく最適と考えます)
56	関門海峡の老朽化のためと言っているが、それより以前に建設された若戸大橋はどうなのか。国・県・市の考えを新聞やニュースで報道してほしい
57	トンネルにするのか橋にするのかの間がない。代替路はあったほうがいいけど、重要度は期待できない。作るのであれば北九州都市高速道路と直結して下さい
58	渋滞を早く対応してほしい。トンネルの老朽化
59	現在、車で移動する手段は関門橋とトンネルの2つしかありません。どちらかが使用できなくなることに何回か遭遇しました。本州から九州への移動がこんなに大変なのだと実感しました。徒歩で移動することはトンネルでのみ可能なわけで、大災害でも起こったときはどうなるのだろうと思いました

⑧重視すべき事項(政策目標)

【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

No.	自由意見
60	近年、自然災害が多い。豪雨・洪水・台風等々。救援などの使用できること
61	この道路を作る第一の目的は本州に渡る現行ルートでの代替路としての機能、産業道路としての役割を担う道路であることだと考える
62	現在、2経路しかないため、片方が止まった時の影響が大き過ぎるので、本橋は絶対必要。ただし、既存の生活環境に少しでも影響が低く、費用を抑えることが望ましいと思う
63	本州と九州を結ぶルートは他の島よりも経済的影響が大きいし、災害に対応できなくなる。時間的余裕はないので、最優先に対応してほしい。橋もよいが、トンネルの方が現在の技術では安価であり、諸々の影響も少ないと思います。並行して実施して下さい
64	代替路をお願いします
65	⑧番が重要。財政負担が少ないこと
66	早く移動できれば時間短縮になり助かる。橋・トンネルが止まると移動できないので、作って欲しい
67	異常時の対応は考えるべきで、将来の人口減を考慮し、新設は考えるべきである。橋とトンネルを合わせて修繕工事で対応すべきでは
68	災害・事故等の代替路として必要である。施工中の影響が小さいことと、整備費用の安いルート2案が良いと思う
69	案①では北九州市側で若戸大橋や若戸トンネルを経由することになるので、災害時の別ルートとしての利用には不安がある
70	トンネルが不通になったときに3号の渋滞や橋しか通れないことの不便さ有り。下関からトンネルに行く道がわかりにくい(本線に入りにくい)
71	関門トンネルの通行止めなどで、渋滞が発生した場合にはとても通過するのに時間がかかるので、少しでも楽になればいいと思います
72	代替路が重要
73	災害時や緊急時に確実に利用でき、使用する人の安全性が確保された施設になること
74	自然災害が多い現代において関門トンネルの老朽化は特に不安要因です。早期の下関・北九州道路の建設を望みます
75	都市高速と九州自動車道との乗りかえが簡単で迷わないルート表示があれば良いと思います。関門トンネルは何かと工事中が多く、高速を利用しないといけません。高い金額です
76	関門橋と関門トンネルが通行止めになると通勤に影響が出る。いつもの倍以上の時間がかかること
77	災害が起こったときに今は関門トンネルと橋だけですが、道が多いほうが良いと思う。行きたくとも行けないのは辛いことだと思う
78	災害時のことを考えると橋よりトンネルの方が良い
79	本州との通路は門司しかなく、2本あれば災害時や交通緩和、物流・人の流れも多くなり、下関がより近くなる。3本の案のうち、市の中心位置がある案②が条件を備えていると思う
80	トンネルも橋も老朽化が進んでいることは理解できますが、新しい橋を架ける気満々なことに少々驚いた。何代か後、人口が少なくなったときに3本ルートを作っておいて役に立っているのかももう少し慎重に考えたほうが良いと思う
81	門司に集中しているのは何か災害が起きた時に利用不可能になった時の事で替りの交通手段として矢張りもう1本あった方が良いのかと思いますが、財政状態が厳しい時ですから1寸心配です。政治力に期待します
82	早急に工事を始めて欲しい。本州との活性化と緊急時に対応できる
83	関門トンネルの劣化を感じます
84	関門トンネルの劣化を感じます

⑧重視すべき事項(政策目標)

【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

No.	自由意見
85	近年の大雨、大雪、台風等の自然災害時に関門トンネルと関門自動車道は同時に通行止めとなり、大きな渋滞が発生し困っています。私は門司港在住のため、生活上に大きな影響が出ています。より便利になることを願います
86	災害時の代替路としての役割が重要と思う
87	トンネル、橋が同時に通行止めになった場合、本州に行く場合、列車の便が少ないので非常に不便
88	災害時、現在のルートとは別のルートができることは渋滞緩和となると思う
89	交通ルートが増えることで、物流速達性が向上すると思うから。また、災害が起きたときのため
90	代替路を重要視します。下関と九州を結ぶ道路が現在2つしかないことを時々、不便に思います
91	宅配等トラックによる物品の輸送が増加し、本州、九州をつなぐ道路は現在の数では足りていない。災害時等も不安である。できるだけ早期に解決してほしい
92	新しく下関～北九州へのルートができることは物流や代替路として賛成ですが、コロナ感染が拡大している今、まずは医療に対して税金を使うべきでないでしょうか。終息、コロナの特効薬ができてから話を進めていけたら良いと思います
93	案②のルートを希望します(最短であり、市街地を回避ルート)上記⑧代替路として活用はもちろんです、一般車両と物流車両を分けて利用することも検討してほしい(料金等調整し、一般車両より運輸車を安くする等)。コロナ禍の今、一般市民の要望より(暮らしや観光面)も物流面を重視すべき。コロナが終息したとしてもこの意見は変わりませんが、コストを抑えることよりも安全性の高い業者(信頼できる)を選んで下さい。下請けの下請けの下請けなどダメ
94	関門トンネルと関門橋が同時時間帯に事故による通行止めにあい、下関→北九州への移動手段がなくなり、足止めをさせられて大変困った
95	近年、災害が地域を問わず、どこでも起こりうるので⑧の代替路は特に重視すべきと思う。ぜひ実現してほしい
96	災害があつたりしたときに橋でもトンネルでも欲しいと思う
97	今まで災害とかは関係ないと思っていた。でもやはり災害がこんなに大きくなってきたので、何かあつたときやはり橋・トンネルは多くあつたほうが良い
98	関門トンネルの老朽化は以前から懸念されていることであり、代替路を準備することは地域住民にとって重要な課題です。政争の道具として利用するような人たち排除し、強力に推進してほしいと思っています
99	関門橋や関門トンネル、都市高速など事故で通行止めになった場合、現在では国道3号が大渋滞になり、車が動かず、生活に支障が出ています(門司在住)。北九州市と下関市を結ぶルートがたくさん選択できるようになって欲しいと思います
100	あまり関門橋、トンネルを利用することはないが、年に何回か利用する際にでも入口付近(特にトンネル)の渋滞は気になるころではあるが、渋滞もさることながら老朽化は避けられない気がする。通行中、大丈夫かと心配しながら走っている。だが、コロナの影響もあり、日本の借金が増えていく中、このような大金を使うことにも懸念がある。人々の生活を考えるとこのことかも知れないが、額が大きすぎると思う
101	家に車がない現在では全く利用していません。ただ、関門橋・トンネルも老朽は確実に進んでいると思うので、分散し、負担を軽減することでメンテナンスによる長期使用が可能になるのだらうと思います。現在の橋の架替などいつかは来るでしょうが、延命措置は必要だと思うから。最短ルートで後期を短くし、幅広い人の使用を目的としたものでなければ公費を掛ける必要はないと思います。つまり工業のための道なら必要ないということ。これからの時代はハードにかかる費用は適切にコストダウンすべき。いつまでも工業頼みでは福岡との格差は広がる一方だから
102	1. 物流における速達向上2.災害、事故、補修工事等の代替路として使用できること

⑧重視すべき事項(政策目標)

【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

No.	自由意見
103	私は⑧代替路として案②ルートが実現できればと思います。私は下関に行くことはあまりないのですが、毎回のように国道3号や199号を利用するので、国道の渋滞は通勤や毎日の生活に直結します。長年、実現してほしいと思っていたことなので、ぜひ作って欲しい道路だと思います
104	今現在、コロナの影響で県をまたぐ行動はなかなか難しい中、今から元の生活に戻るのには時間もかかってしまう感じの中で、観光目的をいうよりは門司トンネル、関門橋が通行止めになったとき、仕事で本州から九州に行くときにとても仕事の人は大変だと思う。国道2号、3号の渋滞も日常かなり問題すべきだと思う
105	安心安全が第一だと思います。特にトンネルは私と同じ62歳、毎年のように修理工事があるようですが、老朽化が目立ちます。万が一、通行中になにか起きたらと思うこともあります
106	様々なインフラの老朽化を重視し、災害が起きないように、また事故のないよう、点検には力を入れてほしい
107	案2ルート希望。小倉都市部に近いこと。コスト安いこと。本州への道が一つしかないことは不安です(下関トンネルは古いので)
108	橋が通行止めになったときなど、深夜になっても長府～市内全然動かないことが数度体験した。日明・彦島フェリーのあるときはまだここまではなかった。新橋ができたとしても今の橋同様、通行止めのときは今以上トンネルが混むのでは
109	現在のルートが通行不可となった場合の代替となるべくルートを考えるべき。今のルートとはできるだけ離しておくべき。※観光目的ではなく物流メインで
110	本州～四国間には3つの道路があり、本州～九州間にて災害時等のためあってほしいと思う
111	災害や事故等の代替路が必要
112	関門トンネルを通るたび、とても不安を感じます。できてから数十年経っている今、補修工事をやっていますが、不安を取り除くため、下関市に行くときは関門大橋を利用
113	関門トンネルの老朽化に伴い、毎年工事をするよりも新しいルートを造ったほうが長い目で見たらコスト的にも安いと思いますが、どうでしょうか。特に近年の大雨により関門トンネルや関門橋の通行止めは通勤に利用している者には多大な負担です。関門橋は強風で通行止め、大雨で通行止め…はっきり言って役に立ちません。できるだけ早い着工を望みます。個人的には2案が良いと思います。下関側は彦島有料～北浦バイパスと市内外問わず、アクセスが良いと思います。新しいルートができて通行料はできるだけ安くして下さい
114	トンネル老朽化での下北道路を整備することは賛成ですが、経路や通行料金等国民の利便性を考慮して整備してほしい
115	関門橋、関門トンネルのどちらかまたは両方が通行止めになったときの周辺の渋滞がひどい。その解消のための新ルートであってほしい
116	大きな自然災害が発生したときに関門トンネルと関門橋の片方しか通れないことがあります。その際、本州と九州間が4時間もかかってしまいます。第3のトンネルは橋が必要です
117	関門橋、関門トンネルは老朽化しており、整備維持が大変そうである。次世代のためにも新ルートは必要と考える
118	災害のことを考えて、他のルートがあると良いと思う。そして短時間で移動できるのは良い
119	案2が良いと思う。日頃通勤にトンネル・橋を利用しているので災害時や事故で橋が通行止めになると長時間の渋滞やトンネルで事故になり両方使用できないので代替路が欲しい
120	関門橋が天候により通行止め。トンネルに回ると大渋滞。おまけにそれが原因で事故。家に帰り着くまで20～30分で帰宅できるのが、4～5時間かかった。天候に左右されないトンネル方式が良いと思います
121	災害等が発生した際に現在のトンネルは古すぎて心配です。トンネルと橋はほぼ同じ位置にあるので、片方しか使えないときの渋滞は本当にすごいので、早く3つ目の道が欲しいです。他県の方からも色々言われても地元にいる者としては必ず守るものであると思っていますので、早期完成を願っています

【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

No.	自由意見
122	時々、関門橋とトンネルが両方通行止めになっている。2号などの渋滞もひどいのでぜひ作って欲しい
123	主人がいつも通勤でトンネルを利用しています。朝の渋滞や、雨などの災害時、通行止めなどで帰宅が遅くなり大変そうです。ぜひ作ってほしいです
124	しょっちゅう故障車などでトンネルが通れなくて不便です
125	物流拠点間の速達性、渋滞の減少、災害時の代替路として機能すること、下関、北九州都市の一体化
126	事故・点検等封鎖されることが多く物流が能力低下となる。世界情勢も不安があり、物流の手段を増やして欲しい
127	関門トンネルや関門橋が通行止めの際に道路が渋滞して大変です
128	昨今の環境問題を鑑みるに今ある自然を削って舗装するなどという行為はなされるべきではない。しかしトンネル、高速の老朽化で代替道路が必要と理解している。是非、自然と下請け業者にやさしい工事をお願い致します。案②を希望
129	事故等で代替路がないと、周辺の交通に影響が出るので、早く道路ができるといいと思います
130	この道路は⑧の内容が特に重視するべきと考え、非常に有益である。それであるのに以前、マスコミが「村度」発言を取り上げ、政権の揚げ足取りに使用されてとても残念であった
131	基本的には反対です。関門トンネルの修理改善を安全に保つことを切に希望致します。代替路検討は必要ないと思いますが、財政影響も心配します
132	関門トンネルは開通して60年以上、関門橋も50年近くになるので、定期的な耐久工事をして限界に来ていると思うので、新しいトンネルや橋を早急に建築する必要があると思います。人口減少や財政難で難色を示している人たちもいると思いますが、私は必要だと思います
133	⑧の代替路はとても重要だと思います。整備費にお金が沢山必要にならないように建設時に手間や時間がかかってもよく考えてほしいと切に願います
134	台風などで橋が通行止めになると、トンネルの渋滞がすごいと聞きます。なので下関北九州道路は賛成で、私は案②が良いと思います。工業地域のすぐそばを通るこの案は夕方から夜にかけて工場の夜景がきれいな感じなんじゃないかと思うからです。用事がなくてもぶらーっとドライブに出かけたくなると思います
135	関門トンネルまたは関門橋のどちらかが通行止めになると、2号3号、関門線と渋滞が何キロと続き、トンネルを利用しなくても近くまで行けない
136	自然災害、天災等が発生し、関門橋・トンネルが使用できない場合等、本州への移動手段は多く持つべき。ライフラインの停止となりうる
137	北九州一下関間を通勤で使う可能性もあるので、そうなった時の通行止めにより、渋滞が発生するのが今よりも解消するのならぜひ早急に着工して欲しい。できれば現在のトンネルの出入り口近く、片側複数車線にして欲しい
138	若松区在住者は国道199号を門司まで(自家用車利用)の移動に時間と労力を要し、梅雨時や台風等風水害で都市高等の有料道路が通行止めになれば物流の車が199号に溢れ、2~3年前、下関からの帰りは小倉駅まで2時間を要したこともあり、新下関・北九州道路を早急を実現して欲しい
139	物流関係の仕事のため、代替路の必要性を日々感じている
140	関門トンネルの通行止めに出くわしたとき、大変時間がかかり苦労しました。新しい道路でもその周辺は混雑が起こると思いますが、より影響が少ないといいかと思えます
141	災害が起こっていることが多く、いざとなった時の交通ができるように整えておくべき

⑧重視すべき事項(政策目標)

【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

No.	自由意見
142	トンネルが良いと思う。台風、雪、強風で通行止めになりやすいのでは結局、今の関門トンネルに集中してしまうことになり、古いインフラに負担がかかってしまう。橋のほうが安くできるのなら仕方ないと思う
143	橋にすると台風や雨で通行止めになってしまうので、トンネルにしたほうが良い(冬の雪も含めて)。結局、関門トンネルに集中し、事故や混雑が発生してしまうから
144	下関北九州道路は造ることが決まっているのでしょうか。このプロジェクト自体、私が耳にしたのは近々1年以内のことです。ちなみに北九州の黒崎バイパス道路は話があってから実際にできるまで40年ほどかかったと記憶しています。いかにも唐突感はありません。少子高齢化、人口減少が進み、他方JR新幹線・在来線・関門橋があり、仕事のやり方もテレワーク化が進むと考えられ、むしろ交通量は減少する要素もあると思われます。一般的には今後、道路、橋梁、水道などの老朽化による莫大なメンテナンス費用が必要になってくるのが喫緊の課題になりつつあります。私は残念ながらこのプロジェクトには反対です。ご期待にそえなくて申し訳ありません
145	最近の災害を見ると、どこで何が起きるかわからない気候ですので、代替路として使用できるかも知れない安心感は大きいです
146	一番は災害時に必要なことが早く届くこと。下関一北九州は高校・大学や勤務先等、互いの行き来も多く、けれどJRの乗り入れがあまり良くないと聞きます。なので学生以外はほとんど車利用で生活道路になっているので、安全で利便性の良い道路をとと思います
147	関門トンネルの安全性・修繕管理があつと何年保持できるか。3号手向山トンネル周辺の道路幅が狭すぎる。自動車だけでなく、歩行者、軽車両にとって安全性が低すぎる。門司区孤立問題
148	関門トンネルの料金所にて渋滞が多すぎる。夜間の片側通行や通行止めが多すぎる
149	トンネルも橋もあるのに贅沢。他に税金を使うところがあるだろう。トンネルと橋と一緒に通行止めになることはないだろう
150	関門橋は強風でストップ、トンネルは老朽化で危ない。早く別のルートを作らないと物流が止まってしまう。
151	頻繁に利用することはないが観光等で関門トンネルを利用するとき(週末は)常に混雑しているイメージがあるので少しでも解消されるとよいと思う。特にトンネル内での事故があると混雑もひどくなるのでその代替路になるのであれば早期完成を強く望む。また、本州からの観光客が少しでも増加するのであれば北九州がより活性化するのではという期待もある。福岡市のような発展につながる一歩になればと思う。
152	悪天候や事故が重なって橋もトンネルも通れなくなる時もあり大変不便。老朽化も進んでいるし下関北九州道路の建設にも時間がかかると思うので早く整備方針を決めて着手してほしい。
153	トンネルと橋が同時に通行止めになることはないのでこの工事は必要なし。白紙撤回を要望します。コロナで大変な中、税金はもっと必要なところにたくさん使ってあげてください。病院関係、ワクチン研究、薬の費用に
154	新しく道路を作る必要はありません。橋と関門トンネルが同時に使用できないということがないからです。整備して使いましょう。ここに使用する税金をコロナ関係に回してください。困っている人がたくさんいます。
155	本州と九州が往来しやすくなるように早くしてほしいです。災害や事故の為に通行止めになったときに混雑します。よろしく願います。
156	ルートが2つしかないのは不便。1つがだめになるともう一つが混雑する。早急に第3のルートを作るべき。
157	関門橋が通行止めになるとトンネルが渋滞するため第3のルートは絶対必要。実現することを願っています。
158	安心、安全な強固な橋(もの)を作ってください
159	関門トンネルの老朽化が心配です。災害などをもっと考慮すべきではないかと思います。

⑧重視すべき事項(政策目標)

【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

No.	自由意見
160	有事等を考えれば道路が必要です。早期実現を望む。
161	白紙撤回をお願いします。橋、トンネルが同時に使えないことなどなかった。両トンネルの入り口、出口の整備に使い事故が起きない道路づくりを目指してほしい。関門橋への入り口付近も暗い感じで危ないと思う時があります。道路にかかる費用を整備に回してほしい。コロナで困っている人にこの税金を使えるようにしてほしい。
162	関門トンネルの老朽化は使用のたびに感じていますが新しいトンネルとなると自然環境破壊が心配になる。案①には反対、次世代産業が集積するときに来るのか疑問。、自然豊かで美しい日本国土を守ってほしい。
163	関門橋・関門トンネルの代替路は絶対に必要であると思います。
164	大東亜戦争中に完成した関門トンネルの歴史にかんがみ、これからの新トンネル?(新架橋?)を考えるべき。数年以内に予想される大三次世界大戦に備えてトンネル方式とすべきで、①～⑭の中で「特に重視すべき」を選ぶのであれば⑧を選びます。「問4-1を重視すべきと思う理由」という日本語は日本語になっていない!!
165	国道3号の渋滞がなくなる事。災害が多くなっているので新しい道が必要。早く移動できると観光、ウォーキングなどにも行きやすい
166	案②集落・市街地回避ルートを支持します。近年、関門橋トンネルの通行止めの頻度が増加傾向にあり、また自然災害の大規模化が懸念されるため早期の着工を望みます。
167	産業・物流に必要。災害時の本州と九州の通行に2ヶ所だけでは足りない。
168	本州と九州をつなぐ大事なライフラインの1つであることをしっかり国民に訴えて欲しい。公共工事に厳しい目が向けられる時代であるが、橋は天候により通行止めのリスクが高く、古い関門トンネルしかないことは不安である
169	沈埋トンネル施工が良い。台風時の風の影響が少ないため
170	災害発生の際がある場合(台風など)を考慮し、トンネルが望ましい
171	近年、自然災害が多発しており、災害発生時の物資の輸送を的確に行うことの重要性が高まっている。代替路の検討は継続して行うべき事項と考える。
172	関門橋と関門トンネルの両方が通行止めとなった時、帰るのにすごく時間がかかり、精神的にもストレスとなった。案②ルートが1番良いと思う
173	関門トンネルの老朽化、関門橋の自然災害における通行止めの時の渋滞など早く解決してほしい
174	災害多く不通となる日々とうんざり。道路でも船でもいろいろな交通あればよいと思う
175	荒天で橋が通行止めになった時、たまたま高速に乗っていて、橋の前のインターで降りるだけで3Hかかった。トンネルへの道も車が多く動かず、近くで時間を過ごして、北九州側へ帰れたのだが深夜だった。代替路の増加の必要性をひしひしと感じた。
176	関門橋・関門トンネルどちらかが通行止めになった時移動する時間がかかりかかる。第3の移動方法としても早く作ったほうがいい。
177	できるだけ早く作り上げて、多くの人々が早くメリットを受けられるようにすることを重視すべき。災害も増えているので、いつ関門橋・トンネルが通れなくなるかわからないし。
178	代替路は必要だと思います。
179	関門橋・トンネルの代替路の確保は重要であると考えられるため下関北九州道路に期待している。
180	災害対応のライフライン(道路)代替
181	通行止めは何時間も身動きがとれない。本州に行く手段が少ない。事故発生など知らないからわからない。

⑧重視すべき事項(政策目標)

【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

No.	自由意見
182	整備費用が安いことが最重要。特に、漁業補償は増やすべきでない。北九州市のこれまでの工事に漁業補償が占める割合が大きすぎる。下関ー北九州間の代替手段の必要性は理解する。下関市民、北九州市民の利便性というより、本州ー九州の物流機能の向上と周辺環境への配慮を含めてルートや整備手法を決定すべき。費用負担は福岡県、山口県、北九州市、下関市は等分である。人口比での負担割合はすべきでない。さらにいうと、九州、山陽、山陰地方にも負担を求めるべき。人口が多いという理由で北九州市の負担が突入するようなことになってはならない。
183	いつも関門橋が通行止めになったりして、下関に行くのに不便だと思ったので。
184	トンネルで事故等が起きた時、門司側の3号線の渋滞で困る。
185	災害時に渋滞がひどいので、是非、早急に作って欲しい。
186	トンネル・橋などが災害により停止すると、特に必要とするものが届かなくなったりなど、支障をきたす。早急に第3道路として整備実現をお願いしたい。案③が渋滞が少なく良さそうです。
187	⑧橋とトンネル1つずつでは災害の時に橋渡がストップしますよ!!
188	戸畑⇄若松でさえ橋とトンネルでの移動手段があるのに九州⇄本州の移動手段が少なすぎると思います。災害時の移動手段とか何通りもあったほうがいい。
189	年に数回観光等の目的で関門トンネルを、本州の山口県や広島県等へ行く為、関門橋を利用しますが、トンネルは老朽化で通行止めや渋滞がひどく、橋も入口近くは渋滞が起こり、山口や本州へ行くのをためらいます。早くルートが増えることを希望します。又、災害や交通事故等から、小倉中心部からだけでなく、広く使用することを前提に西からも下関に行けるようお願いします。
190	渋滞で事故、煽りなど、地震、水害通れない時怖いので、安全で故障、壊れない頑丈なトンネルとかとにかく丈夫な建物に道路設備してほしいです。
191	・フェリーがなくなったことが大きいことに対する代替と考える ・トンネルが古い…将来を考える
192	災害対応として、ぜひ必要です。
193	・高速道なら関門橋、一般道なら関門トンネルしかないので、選択肢を広げてほしい。 ・関門橋、関門トンネルのどちらかが下関市内が大渋滞となるので、解消するようお願いする。 ・今年の雨で関門橋が通行止めになった時、王司PA～下関ICが4時間30分かかった。
194	あの関門トンネルの老朽化の状況から考えて、代替建設は急ぐべきです。小倉市街へのアクセス、八幡方面へのアクセスの両面から考えて、西港周辺から、都市高速へ連結するルートがベストと考えます。
195	災害時への九州島への道路ルートの多重系統化のために早急に作ってほしい。
196	マスコミではいろいろとされていますが、関門トンネルを毎日利用している身としては、あの老朽化の状況を見れば、代替ルートの建設は急務を考えます。さらに、災害に対する備えの観点からも、多少費用がかかったとしても、トンネルでのルートを建設するのが最善と考えます。(台風などに備え)
197	関門橋や関門TNが通行止めになった場合、本州と九州を移動する際の所要時間に変動があり、時間が読めない。
198	旧トンネルが老朽しているのなら新しくつくるべき
199	関門トンネルの老朽化が進んでいるので、すぐにでも計画を進めるべきだと思います。
200	九州との行き来にトンネルは老朽化がはげしい。交通量が多いのだからもう一つ橋があってもいいと思う。

⑧重視すべき事項(政策目標)

【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

No.	自由意見
201	代替道路は必ず必要。特に災害時など
202	下関⇄九州の交通手段の3つ目(橋、トンネル、新しいもの)を早期実現してください。新下関⇄長府が橋とトンネルの通行止めでひどい目に何度もあい、住民として迷惑しています。生活道路です。トンネルの老朽化は大問題だし通るのがいつも不安です。
203	関門トンネルの老朽化が著しいため、本州と九州の往来に不都合が生じるため。
204	関門橋が古くなっているため、作り変える必要があると思う。さらに、四国と中国を結ぶ橋の本数が多いため、九州と中国を結ぶ本数が多くて良いと思う。
205	関門トンネルの老朽化が進んでいるので新しくし、本数を増やす必要があると思う。
206	完成までの期間が短く、早期に開通してほしい。本州⇄四国に比べ、多重性に欠けているのでルートを増やしてほしい。
207	橋・トンネルの劣化や災害時における代替ルートの確保が重要だと覆います。劣化による通行ができなくなる前、災害で壊れる前に建設してください。
208	関門トンネルの代替路ではなく、関門トンネルではなく、新しく作る道路を通して関門海峡を渡ろうと思える通行料金、通過に要する時間、アクセスの利便性が重要。代替路と考えているようでは関門トンネルの渋滞は解消されないし意味が無い。
209	関門トンネル内走行中の雨水(海水)が気になる。完成から年数がたっており、早急に新しいトンネルが欲しい。
210	関門トンネルの老朽化が激しく、通行する度にいつ崩壊するのかという恐怖にさいなまれます。第1コースを早急というより至急準備して欲しいと思う。
211	事故、台風等がおこれば現状迂回路がなくなり、交通マヒとなる。
212	<ul style="list-style-type: none"> ・関門トンネルの痛みが激しい ・強風で関門橋が通行止めになることがある ・風の影響の少ないほうを選んでほしい(案3)
213	天気などに左右されない道がいい。
214	<ol style="list-style-type: none"> 1. 台風や大雨などの自然災害による交通障害対策 2. 老朽化する関門トンネルや関門橋の代替の確保
215	災害があったことを考えて「トンネル」しかも通行止めになりにくいようにお願いします。
216	産業と通勤は道路と分けるほうが良い。代替道路は必要である。(事故や災害の対応として)
217	関門トンネルに替わる代替ルートが必要(老朽化に伴う代替として)
218	関門トンネルの使用と両立できるように、整備していただきたいです。歴史のある道を維持整備して下さい。
219	代替路はこれからいろいろな災害が起きた場合必要と思う。でも、この事業が政治的な目的であったり、利権が発生したりするのは、費用の上乗せにつながるこれからの公共工事でもとても大事。
220	災害時などに大渋滞がおこって大変なのでぜひ作ってほしい。
221	関門橋通行止め時の渋滞の解消をお願いします。
222	大雨災害時に橋が通行止めとなり、すべての車が関門トンネルに集中したため、帰宅までに10時間以上かかったため、代替ルートが絶対に必要。
223	彦島在住ですので、安定した移動手段は欲しいです。但し、安いに越したことはありません。
224	物流の速達性と災害等に代替路として使用できること。

⑧重視すべき事項(政策目標)

【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

No.	自由意見
225	交通量(車、トラック)の分散ができて、目的地によって選択できるルートがあるのは大変メリットが大きい。 人の行き来が活発になって、より良く発展して欲しい。 だんだんトンネルは老朽化してて、利用しても時々怖いと思う。(古くて)
226	高速道路や関門トンネルが通行止めの際には、地域の通勤、物流、業務などに多大な影響を及ぼすため、地域間をまたぐ道路がもう一本必要です。
227	・必要性が確認できれば、早く整備すべきと考えます。 ・現時点で最も困っているのは、渋滞と通行止めの対応と思います。
228	事故や災害で通勤でかなり通行止めで困っています。ぜひ、早急な感性を希望します。
229	災害時に本州と九州が分断されていく可能性があるのは不安なので、そのリスクをなくすために、ぜひ短いルートでの新しいルートを作っていただけるとありがたいです。
230	橋(現行)トンネルともに建設から50年、60年余で老朽化 いち早く建設を実現させてほしい。
231	⑧災害発生時の代替の道路が必要と考える
232	災害が発生した際の代替路として早く整備すべきだと思います。
233	⑧関門トンネル、関門橋 案②
234	災害時でも通行可能な橋にしてください
235	近年、関門橋の通行止めがたびたび起きており、その都度渋滞が発生している。できるだけ早く実現してほしい。
236	事故や台風で関門トンネル、関門橋が渋滞して動かなくなることがよくあるので別の道路ができるは助かります。
237	災害時に早く避難する経路の選択肢は多いにこしたことはないと思います。
238	案②でのおまわりの工場等の危険物可燃物による災害対策を取りづらいのではないかと懸念します。
239	関門橋通行止め時の大渋滞の解消に役立ってほしい
240	⑧が重視すべきと思う。
241	関門国道トンネルが崩落しそうでコワイ。若戸大橋のような赤い橋にしてほしい。橋自体が観光名所になればいい。
242	関門海底トンネルが古いので、あったらしい橋をかけて下さい。

【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

No.	自由意見
243	<p>(別紙4枚) <新ルートについて></p> <ul style="list-style-type: none"> ・日明-彦島ルートが有力視されていますが、反対です。小倉東活断層は関門海峡上にも伸びており、そのルートでは必ず断層上をまたぐようになり、小倉東活断層より東側の長浜以東、赤坂海岸付近から彦島ルートを提案します。このルートには他のメリットがあります。 ・日明ルートの場合、北九州都市高速との結節は新たなジャンクションを設けなくてはならず、東港ジャンクションとも近接しているため、ドライバー視点で見た場合、混乱が生じやすいと思われます。一方、赤坂海岸-彦島ルートであれば、小倉駅北ランプの延伸可能になっている部分から東に都市高速を数百m延伸してそのまま接続すればよく、接続構造が簡単です。工事が簡単というメリットもあります。 ・また国道3号線が長浜のアンダーパスにより国道199号と結節され、長浜付近で上の延伸した都市高速、関門新ルートと結節すれば北九州全域への交通に便利です。特に市内の大動脈である国道3号線とほぼ直接的に結ばれる利点は大きいと思います。 ・日明ルートの場合、下関と比較的關係の深い門司、小倉方面の利用者の交通の大部分が小倉の都心部を通るようになり、通過交通が都心部を通るのは避けるべきだと考えます。 ・さらには日明付近は大型車の通行が現在でも多く、これ以上の交通量増加は地域の物流拠点としての特性をさらに悪くします。 <p>以上のことから、長浜東側もしくは赤坂海岸-彦島ルートでの再検討をお願いしたいところです。</p> <p>九州-本州ルートのリダンダンシーも大きな観点ではありますが、北九州-下関という接続した都市圏の交通ルートとしてみた場合、より大きな問題があります。</p> <p>関門トンネルを日常通勤に利用している者としては、必要性が議論されているのがそもそもおかしく、代替ルートは絶対必要だと考えています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・片側1車線のため落下物、事故等により突発的に通行止めが頻発している。ひどいときは1週間以内のうちに通勤時間帯だけでも3回通行止めが発生した記憶があります。年間数百回の通行止めが発生しています。(これは日常的に利用していない方は把握されていないと思います)これでは定時性を確保できませんので、通勤通学などに大きな支障となります。加えて長期間の工事期間を除いて、関門自動車道への追加料金なしでの誘導は行われておりません。 ・関門トンネルが通行止めになると間もなく、入口付近で数百mの大渋滞が発生し、門司港地区の市内交通も麻痺します(グリッドロックの発生)。 ・車線に対して交通量が非常に多い ・数年おきに長期間の修理工事が発生しており、トンネルの耐用限度に来ている。 <p><工法について></p> <p>橋梁案が有力視されていますが、デメリットは以下の通りです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・橋梁は地上に長大なスロープが必要となります。橋の交通部分の高さを65mとすれば5%勾配としても1.4kmです。勾配があまり急だと超大型車の通行が困難です。下関側には建設機向けの巨大なタイヤなどの大型車の需要があり、これらは急勾配では通行困難です。 ・橋梁は低いと大型船舶が航行できず、海上ルートとしての関門海峡、北九州港の地位を低下させる一因となります。 ・トンネルは開削工法、シールド、沈埋函などが考えられますが、沈埋函は工期の短縮(=建設費の圧縮)が可能です。潮流の大きい海峡部でもジブラルタル海峡をはじめ建設実績があります。さらに関門海峡の浚渫工事は今後も恒常的に必要ですので、沈埋トンネルであれば、予算のマジックに期待できます。(末吉前市長が北九州空港建設でつかった業) ・自動車ルートだけでなく、関門には鉄道トンネルの老朽化という問題もあります。鉄道新ルートはトンネルで建設される可能性が極めて高く、自動車新ルートもトンネル方式であれば、調査、工法などについて前例、実績をつむことができます。

⑧重視すべき事項(政策目標)

【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

No.	自由意見
244	⑧代替路は必要!
245	北九州の発展のため(産業・ものづくり) 自然災害の時のルート確保
246	3つ目のルートが必要だと思います。⑧です。
247	・人口減少の中3本の交通路が必要か ・案2にほぼ決定しているのに本件はガス抜、想定通りやったということにならないことを願う ・温暖化により大型台風多発が予想されており、トンネルがベター
248	積雪時に関門橋が通行止めになると、関門トンネルが非常に渋滞して困る。計画線については、橋梁とのことですが、冬にも強い構造等に配慮してほしい。
249	関門トンネル、関門橋は整備されて時間がたっていることから、メンテナンスが頻繁に必要で通行止めがおおいので、物流や人の往来を活発すること、安全に行えることが重要だと思います。
250	⑧が特に重要視すべきだと思う。
251	メンテナンス重視
252	①日本全体のインフラ(航測道路網)として、中国地方に2本(中国道と山陽道)九州に2本(九州道、東九州道)の間が関門橋とボトルネックになっている。これはインフラとしておおきな問題である。九州は人でもGDPでも日本の約1割あって道路面では、脆弱である。 ②関門トンネル(一般道)の代替としては鉄道/関門橋で対応できるが、高速道路である関門橋の代替を一般道である関門トンネルに負わせることはできない。 ③産業経路としての高速道路の役割を、他の交通手段(フェリー、鉄道貨物)に求めることは無理、特性にあった代替手段としては高速道路には、高速道路であるべきだ。 ④現在の高速道路が橋であるから、理想的には代替手段としてトンネルが望ましいが、費用、工期の面から同じ「橋」で対応することもやむなしと考える。
253	三萩野交差点は確かに渋滞するが、南区と北区小倉市街地とそれ以外の間の影響が大きく、橋が増えて解消されるかは疑わしい(現に砂津から交差点に向かう際が一番混む)。関門トンネルが年200回通行止めとあるが、気が付いたことがない。時間にしてどの程度?活断層があるのではなかったか。航海上の難所だと思うが、橋脚の影響(海流への)は、工事期間がどの程度かかるのか、その間の様々な変化を考慮しているのか。
254	・関門橋、関門トンネルが古くなり早急に整備すべき ・R2.7.7の通行止めのように車がすべて止まるなどが行ったときに、リダンダンシーの必要性は重要である。
255	1. どのルートを通っても下関市彦島から中国道へ結ぶ道路が整備をされないと下関市にとっては常時渋滞となり大迷惑。旧彦島有料道路(現彦島道路)も今のままだったら通行可能な車両が限定される。 2. 下関は「災害のリスクが低い場所」と下関市は議会で発言しており、災害時の代替路と考える必要なし。 3. 2500億円~3500億円もかけるお金があれば、別のところに使ってほしい。
256	彦島一小倉の間に橋を立てる計画が先行しているが、私は関門国道トンネルの複線化(もう1本トンネルを作る)方がいいと思う。現在、片側1車線で対面通行なので、事故が起きた時に危ない。また、トンネル又は橋が通行不能になったときに、すぐに代替できるので、トンネルをもう1本作ってほしい。

⑧重視すべき事項(政策目標)

【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

No.	自由意見
257	関門トンネルの老朽化に早めに対処してもらいたいと思っています。
258	下関市と北九州市の交流は非常に重要であり、台風や水害でとだえることは死活問題である。早急に下関北九州道路を作ることが望ましい。ぜひお願いしたい
259	関門トンネル、関門橋のみ車が往来できる中、どちらか一方、もしくは2つ共機能しなくなった場合、災害含め経済的な打撃が大きい為、第3番目の道路が絶対に必要と考えます
260	関門橋およびトンネルが通行止めになると、国道2号の渋滞が著しく、交通がマヒする。特に大型車両が多く、リスクも高まる
261	完成後、台風等の影響で通行止めにならないこと。ルートによるコスト比較は出ているが、構造によるコスト比較検討結果はどうだったのか。整備費は通行料に影響するため、安いことが望ましい
262	自然災害の多発、交通量の増大、有事の際等、絶対必要と思う。早急に整備すべき事案であると思います
263	災害に強く、渋滞が少ない状況になること。今ある関門トンネルは古すぎてとても怖いというのが正直な気持ちです
264	今回のルート帯による地域の産業が発展し、新たな雇用や税収も見込まれる事から賛成です。物流における速達性が向上する事で、人材不足やコストが抑えられ、諸問題の解決となります。渋滞緩和対策になり、環境問題、事故への影響が良いものとなります
265	新ルート完成により九州からの車両が増加し、交通事故等の増加が懸念されますが、トンネルや橋の老朽化に備え、準備することは将来のためには必要と思います
266	以前あった荒田・日明間を結ぶフェリーのように迂回して既存の橋やトンネルを利用するより短時間で快適に移動できるのであれば、多少高めな料金設定であっても利用すると思われる。加えて、代替路としての機能を持つことは必須と考える
267	2項目に5をつけましたが、どちらも同じ内容となります。災害・事故で関門海峡大橋や関門トンネルが寸断されたり、渋滞したときは全く通行できなくなり本当に困ります。早期実現をお願いしたい
268	災害時の人・モノの移動
269	できるだけ通行止めにならないように。関門橋は風が強いときは通行止めになります
270	狭い範囲に似たものを作れば災害時に共倒れする可能性。できるだけ離して作るべき。
271	・現関門橋や関門トンネルと新橋とが、災害時等においても相互に補完できるよう最大限考慮すべき ・新橋開通が、門司港地区の相対的な地位低下につながらないよう配慮すべき
272	関門トンネルも老朽化が進んでおり定期的な工事による通行止めも多い。故障車が出たら退避場もなく渋滞または通行止めとなる。関門橋も風や雪など自然の影響を受けやすいので迂回路とはならないが新たなルート確保は必要と考える。若戸トンネルのような危険なものに投資せず、安全性やのちのメンテナンスに配慮したとこに費用をかけてほしい。費用をケチると不具合対応に倍以上の費用がかかる。
273	関門橋、関門トンネルの代替機能を最重視する。 関門橋、関門トンネルともに通れない事態になると生活、物流、観光、様々な面に大きな影響が生じるため。現在でも片方だけでも止まると渋滞が発生するなど影響が出ている。双方ともに老朽化しており、別ルートの確保は必須である。
274	関門橋は老朽化しており片側通行のため容易に渋滞や通行止めとなる。 また、本州と九州を結ぶ唯一の道路であり、上記の状況に加え、今後想定される未曾有の大規模災害等が発生した際に交通が遮断されると多くの人命に影響がでる懸念がある。 経済発展や都市機能の保全の観点から総合的に建設することが重視されると思う。 住民の理解がなによりも大切と思われることから、建設の目的を明確に訴求し、PRIに即したデザインにするなどの工夫も必要ではないか

⑧重視すべき事項(政策目標)

【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

No.	自由意見
275	関門橋及び関門トンネルは、ほぼ同じ位置にあり、災害時に本州との連絡が絶たれてしまうことが危惧されるため、代替路は非常に重要となる。新ルートを検討において、福岡都市圏や九州各県からの利便性も検討すべき。
276	想定外の疫病などによる通行止めが生じても代替機能を持てること。疫病に際しても下関市と北九州市間で病院間の相互補完がしやすいこと。
277	トンネルも関門橋も同じような場所にあることから、何かあった時に同時に使用不可能となる可能性があることから、少し離れた場所で開通することが重要と考えます。
278	災害時の代替道路が最も重視すべきと考える
279	関門橋と関門トンネルは老朽化しているため、これらのバイパスの位置づけとして、早く整備してもらいたい。
280	災害が頻発しており、大きな工事はすべきでない～自然を壊し、次の災害の呼び水になる。山口県内の道路の補修や整備、河川底の泥や遺物の撤去など、災害に備えてすべき工事をして下さい。
281	災害時に本州・九州間の物流道の確保は、今後重要な課題である。地震や台風など、過去と比べものにならないクラスの災害が起こる可能性があるため代替ルートは日本経済の生命線になる。
282	近年の災害発生状況を勘案すると、関門橋・関門トンネルが通行止めとなった際にも活用できる、物流面でのリダンダンシーとしての下北道路が最も求められているのではないかと思います。
283	トンネルも関門橋もすでに完成から50年前後経っている。今後、補修や事故などで通行止めになることが予想されるが、そのためには今から着手しないと手遅れになる。
284	代替路としての有効性に特化すべき(そもそも必要なのか)
285	関門橋、関門トンネルの代替ルートは必要。
286	災害時、観光の面から案2がいいと思います。早期着工を強く、強く望みます。
287	渋滞回避や、災害時の代替路としての期待があるため、早急な着手、完成が望ましいと考える。移転家屋が多ければ、それだけ長引くのではないだろうか。
288	①ネットワークで見ると関門トンネルは関門橋の代替機能を有しない。なぜならば、高速道路通行止め時に国道が渋滞するため。3つの国道を複線化するよりも、橋の建設の方がコスト、時間的に良い。 ②地球温暖化により豪雨の頻度が高くなっており、土砂災害警戒による通行止めの頻度の増加、期間の長期化が考えられる。下関側(彦島)で土砂災害の影響を受けない整備をしないと機能しない。
289	関門橋と関門トンネルで、工事がある度に、周辺の渋滞がひどく、早く他の道路を作って欲しいです。また、関門橋も出来てから、かなり時間が経っていると思いますので、壊れる前に、急いでください。
290	関門橋や関門トンネルが出来てから、かなり経過しており、新しい代替できる通路を早急に作る必要がある。九州と本州の物流が止まったら、致命的な影響が出ることになる。
291	関門トンネル、関門橋の通行止めにおける代替道路の必要性 国道3号線および199号線の渋滞緩和の必要性

⑧重視すべき事項(政策目標)

【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

No.	自由意見
292	開通までの期間が短いこと。代替路としての機能を十分に発揮するために、2号線や下関インターから彦島への道路も改良して現状よりも渋滞が酷くならないようにしてください。
293	物流、リダンダンシーの確保が最重要と考える。 関門トンネルは老朽化が進み数年に何回かは補修工事の為に長期間通行止めにするのがあり、関門橋(通行止回数が多い)がその期間に通行止めになると車両による行き来が途絶えるため物流、救急搬送等に大きな影響がでると考えられる。橋梁であると、天候による通行止めが発生すると思われるので、トンネルでの整備が望まれると考える。
294	リダンダンシーの確保や九州と本州を結ぶ道路の重要性を考えれば、早期に整備すべき道路だと考える。
295	老朽化している関門鉄道トンネルの代替も兼ねた鉄道道路併用橋などの手段も可能であれば検討してほしい。
296	関門トンネルの老朽化、地震や大雨などの災害が頻発する昨今、緊急時の代替路としての機能を果たす下関北九州道路を早急に整備すべき。
297	下関北九州道路の建設について賛成です。災害時、渋滞対策を考えると必要な道路だと思います。 ルートは案2を希望します。案2と案3にあまり差を感じませんでしたが、建設をスムーズに進めていくには、課題が少そうな案2のほうが良いと思います。 起点が旧彦島有料道路になるとのことですが、金比羅交差点周辺が渋滞しないか心配です。
298	都市圏の一体化や代替路の確保において、当該道路は不可欠である。 地域課題を解決するためや国内の大動脈を確保するためには、高速道路や国道2号、国道3号と連結することが重要である。 これらについても力強い国が威信をもって現行制度にとらわれることなくスピード感を持って整備すべきである。
299	災害時に関門橋、関門トンネルが通行止めになると完全に交通が寸断され、周辺は大渋滞となり、本当に困るため、災害に強い代替道路が必要！
300	関門橋や関門トンネル使用不可時の交通網としては間違いなく必要だが、やはり今後の物流や交通対策のための交通手段としての開発を期待します。できても料金が高かったり、利用率が低ければ何も意味がないため、県民や関係者以外へのアンケートや声は重要だと思います。
301	台風や霧、大雨で関門橋が通行止めになった時の国道3号線・199号線の大渋滞に困ってます。関門橋通行止めのときにも通れる道路を早く作ってください！
302	関門トンネルの渋滞解消と関門橋が通行止めになった時に代替道路が必要
303	関門国道トンネルの壁や天井が崩落しそうで、かつしょっちゅう渋滞しているため、通行する度ひやひやしている。早く下関北九州道路を実現してほしい。危険物搭載の車両が通れるため、観光面でも橋梁を希望している。 関門橋のような白い塗装ではなく、若戸大橋やゴールデンゲートブリッジのようなインパクトのある真っ赤な外観にしてほしい。
304	災害時の交通の手段及び関門トンネルの老朽化を考慮すれば下関北九州道路は必要だと思う。
305	トンネルに関しては老朽化、また渋滞もあり、代替道路は必要であると考えてます。
306	関門トンネルの老朽化や通行止めによる渋滞などを考えても早急に取り組んで欲しいです。毎年話が進んでない気がします。
307	交流拡大や災害代替に必要な道路だと思うので、是非作ってください。

⑧重視すべき事項(政策目標)

【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

No.	自由意見
308	台風等で関門橋が使えないときでも通行できる事が何より。となるとトンネルか。 この場合小倉東断層を避ける必要があるため、ルートは彦島塩浜と小倉赤坂を結ぶラインとなる。 小倉側では国道199号線、3号線にトンネル出入口を設け、北九州都市高速の富野PA付近にJCTを設けると渋滞も回避できて便利。 彦島側では彦島道路を延長して接続となるだろうが、台風時でも利用できるよう、塩浜のトンネル出入口ではすぐに一般道に接続できるようにするのが良い。 コストもできるだけかけないよう、沈理工法とするのが良い。
309	下関市民です。買い物、友人、知人、親戚に会う、観光、レジャー目的で九州方面に行く事がよくあり、関門トンネルを多用しておりますが、トンネル内の老朽化が目立つので、通行時に崩れるのではないかと毎回恐怖を感じます。新トンネルで安心でより早く小倉まで行けるようになってほしいです。関門橋も小倉まで時間が掛かるので困っています。
310	メンテナンスしやすい事。
311	九州で起こった災害時に救済に向かう車はトンネルか関門橋のいずれかを通らないと現地に行けないですよね。もう1つのルートがあればそれを災害専用にも使うことも可能になるかも…
312	関門トンネルはよく渋滞しますので、なるべく渋滞しないように考えて欲しいです。また橋なのかトンネルなのか分かりませんが台風や地震など災害の時でも活躍できる道路を期待します
313	古い橋やトンネルを改修して延命することも大切だけど、永遠に延命できるかも不明だし、延命のための通行止めが多くなっており、地域の交通に支障が出てる。早く代替できるものを作るべき。
314	関門トンネル、関門橋がともに止まり、都市高速の大里から春日まで7時間以上かかったことがあり、本州と九州を繋ぐ大動脈の冗長化は絶対必要。
315	仕事で福岡市から下関市へ行くが、トンネル出口付近の渋滞で困っています。豪雨での関門橋通行止め時には国道199号が大渋滞して、訪問先に行けなかった。小倉方面と下関市街地が新たなルートで結ばれ、豪雨時などにも走行できれば便利になるし、観光面でも大きな効果が期待される。
316	下関関門トンネルや関門海峡大橋はメンテナンス費用が多くなっており、緊急時の代替案があった方がよいと思います。渋滞緩和もされるため、物流面でも経済効果があると思います。また、昨今土木構造物の観光資源化されている例もあるので観光名所としての活用、小倉、下関間の経済発展に繋がると思います。
317	毎年のように災害(大雨)が発生するようになってきている。災害のたびにコンビニやスーパーなど商品が陳列されなくなる光景を見ると、九州が孤立するという印象を受ける。 移動手段としてのみ考えれば工業地帯に作った方が良いが、観光面や以後の生活面の利便性を考慮すれば、C案が良いと思う。 A案であれば、既存の関門自動車道を通るルートしか普段は使わないだろう。
318	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。事業実行の際は、十分に費用を掛け、世界的に注目されるような構造物を整備してほしい。
319	関門トンネル内での故障車・事故の復旧にはかなりの時間を要する為、緊急車両等がスムーズに行き来出来る幅員等の確保が出来れば良いと思います。

⑧重視すべき事項(政策目標)

【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

No.	自由意見
320	関門トンネルは通行止めが多く、非常時の代替道路として早期に完成すべきです。
321	トンネルの通行止め期間も増えて不便です。早い時期に実現してほしい。
322	私は、今度できる交通手段はトンネルがいいです。台風、大雨の際は結局トンネルしか通行できない。渋滞を何度も経験しています。費用よりも利便性と国民が欲しい道路を作ってもらいたい。緊急の通行止め時を思うとまたマスコミにたたかれるネタになるのではないかと心配しています。
323	下関と北九州との車での移動ルートが今の関門トンネルと関門大橋だけでは設置場所がほぼ同じなので門司方面での渋滞が多いこと、トンネルは老朽化しておりメンテに手間や費用がかかり補修頻度も多いため渋滞の発生頻度が高いこと、などより新たなルートが必要と考えます。そのルートは既存の建築物をなるべく壊さず短いルートの案2が適当と思います。
324	数年前の大雨の際、交通手段が関門橋のみとなり下関小倉間で車で4時間要した経験があり早急に整備して頂きたいと思っております。
325	橋、トンネルが通行止になった時に門司港下関での渋滞が酷いので分散させる為にも必要だと思う。
326	豪雨災害で関門橋や関門トンネルが通行止めになった時、門司に住んでいるのでとても影響を受けました。どちらも事故などで通行止めが多いですし、古いです。いつ何が起るかわからないので早めに第3の道路を作っておくことが必要だと思います。
327	これから30年間以内に地震等が起ると言われています。そのような災害に強い道路にして頂きたい。
328	日本のインフラ動脈をしっかりと確保すること 南海トラフ地震に備えた防災の為にも早期の完成を求めます。
329	今の関門トンネルの老朽化を考えると、今後来ると言われている南海トラフ地震などの自然災害に備えて、九州と本州を結ぶ第3のルートは必要と考えます。
330	老朽化が進んでいるのなら新しい路線も考えなければ仕方無いのかなと思いました。
331	現在トンネルそして橋においては一番重要であり優先されるのは対応年数的な安全性なのではないかと思います。
332	関門トンネル関門橋の老朽化が心配
333	災害に強い設備や構造の道路にしてほしいです。
334	北九州と下関は同じ都市圏にあり、人的つながりは切り離す事ができないため、通行止め等による分断はあってはならないと思います。 また、九州全体にとっても物流がストップする要因があることは死活問題でBCPの観点からも下北道路は必須であると思います。
335	豪雨などの災害時、橋は一本、トンネルは一つ、九州は陸の孤島なんだと強く感じました
336	今年の7月初めの豪雨の日に、山口市の職場から高速で下関の自宅に帰宅する際に中国自動車道を利用しました。雨風が強かったために関門橋が封鎖され、王司PAから下関ICにたどり着くのに通常なら10分少々で着くところが実に10時間かかりました。また関門トンネルも大渋滞になり、九州と本州を結ぶ陸路が寸断されてしまいました。これは今回が初めてではなく、毎年のように自然災害や重大事故が起きるたびに発生しています。毎年このようなことが起きるのは困るので、別の新しい道路が必要だと考えております。
337	代替路の重要性をもっと考えるべき！一般道としての関門トンネルへの負担が大きすぎる。
338	3案が、良いと思いました。 都市高速と連結させれば分散化でき、万が一関門トンネル、関門橋が同時に封鎖された際渋滞を極力抑えられる 若松・日明ルートだとトラックしか使わない？

⑧重視すべき事項(政策目標)

【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

No.	自由意見
339	関門トンネルや関門橋の補修点検工事に伴う通行止め等維持管理に必要なことはわかっていますが、もし災害が発生したり、事故で通行止めになったら、と思うと他に迂回ルートが無いだけに不安です。第二関門橋の案など随分前に聞いていますが、いったいつになったら計画が実施されるのでしょうか。下関、北九州市民からの反対でも有るのでしょうか。が逆に出来ない理由はなんなのでしょう。
340	5.8番については特に思います
341	早急に完成すべき。 様々なリスクを考えると、ルートは現存する関門橋、トンネルとは離すべき。
342	関門トンネル及び関門橋の老朽化は著しいものであり、補修等で年間かなりの日数が使われている。橋には覆いがかけられているため景観も悪い。北九州への直接の往来は少ないが、関門トンネル周辺の道路の渋滞(通勤帰宅ラッシュ、補修、事故などによる通行止め)には散々巻き込まれている。 現状のままだと何かしらで長期間通行止めが生じた場合近隣の影響は計り知れない。
343	地震や津波で既存の橋やトンネルが使用できなくなった時でも代替路として使用できる耐久性を求めます。
344	仕事で良く利用していますが、どちらかが通行止めになったら周辺の渋滞が激しいので、早く進めてほしい!
345	関門橋と関門トンネル両方が通行止めになった場合、渋滞が周辺だけでないことから(2年前の大雨の際の渋滞は大変でした)、その際にカバーできる道路が必要であると特に考えています。
346	九州豪雨による関門トンネルの通行止めの際、会社を早目に退社したにも関わらず、通常1時間の道のりを5時間掛けて帰宅することになりました。その日以降も数日間は通常の数倍の帰宅時間が掛かり、不安と疲労の日々を過ごす事になりました。 このような事は滅多にないと思いたいですが、昨今は豪雨による災害が増加し、現在の交通網ではまた同じ様な事が起こるのでは無いかと不安を感じて居ます。 これらの事から、現在より早く移動出来ることも必要だと思いますが、渋滞や通行止めの代替路としての必要性をより強く感じます。
347	災害で関門橋も関門トンネルも通行止めになる可能性もあるので、早急に次のルートを建設して欲しい。
348	関門トンネルの老朽化や、事故や故障車などで起きる渋滞など。 例えば旧市内だけでなく、山陽や、山陰の方からも活用しやすいように彦島へ行くための道などの整備もお願いしたい。 彦島から九州に行くトンネルは問題ないけど、そこまでに行くルートを簡単で行きやすく、便利にしてくれないと意味がないので、よろしくお願いし ます
349	関門トンネルの老朽化が進んでいると思われるので代替え道路は早急に必要と思います。
350	関門トンネルがいつまでつかえるか?補修費用もけっこうかかっているだろうし、補修で関門トンネルが使えないのは物流に影響が大きいのでは? 早急に対応しなければなりません。 下関と北九州との関係でなく、本州と九州との関係という捉え方が必要では
351	利用回数は、工場製品出荷や納品を見ると、毎日10台以上の輸送車が利用しています。通行止めが発生すると生産活動に大きく支障をきたし、納品物によっては操業を停止しなければならない事態にもなる。早急な3本目のルート建設を願います。

【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

No.	自由意見
352	台風等の影響で通行止めにならないこと。 橋以外の構造物でのコスト比較検討結果はどうだったのか。
353	災害や事故等で移動手段が確保される。
354	BS金型(幅:3.5m、総重量:50t)やISO規格国際海上コンテナ40ft(総重量:30.480kg、高さ:4.2m)等の物流の現状から、高さ4.2m、車幅3.5m、総重量50t、片側2車線以上、また気象の影響を受けにくい構造の道路が最低限必要。
355	現在の関門トンネルや関門大橋は、豪雨、災害等に弱く幾度となく交通が遮断され、物流がストップするなど九州の経済に損害を与えるとともにドライバーに車中泊等の長時間労働(拘束)を強いる状況であることから改善のためにも下北道路の早期建設を実現してほしい。また、現在のトンネルは35t、大橋は44tの重量規制となっていることから、これを超える重量物については、新門司～神戸のフェリーを使用しており、北九州～下関間を輸送できる重量、車幅、高さが緩和された下北道路の建設をお願いしたい。

⑨重視すべき事項(道路整備による影響)

生活環境(大気質・騒音)への影響が小さいこと

No.	自由意見
1	高速道路～都市高へのアクセスが当然ながら、上々⑨⑩は本体工事よりさらに重要であろう
2	移動をスムーズに行いたい。生活音トラブルはよくない
3	関門海峡を取り壊したあとの大量の瓦礫をどう処分するのか。下北道路が建設されると、199号線、3号が渋滞しないのか。199号線沿いの騒音や排気ガス等はどうするのか。なぜ199号線が2つあるのか。本城の■■■■の道路は狭いのになぜ国道なのか。その渋滞もどうにかしてほしい
4	現在、2経路しかないため、片方が止まった時の影響が大き過ぎるので、本橋は絶対必要。ただし、既存の生活環境に少しでも影響が低く、費用を抑えることが望ましいと思う
5	利便性が高くなることはありがたいが、現状で不満はない。人の生活や自然への影響が出ないようにしていただきたい。景観資源への影響が大きく、経済的な損失が大きく見込まれるならば考えものですね
6	利便性や地域の発展ばかりを重視して、自然や住民の生活を脅かすことがないように
7	渋滞による環境への影響などを考慮した
8	国道2号上、渋滞時には大型トラック等、エンジン音等とても耳につきます。早期に第三道路の着工をお願いしたいと思います
9	周辺住民の必要最低限の生活を守った上で、道路を作り、それが経済発展に繋がることが一番大切
10	橋脚の建つところは公害をもらうだけで利益も発展もない。下関から北九州に渡る際、料金が無料になる等下関市民が恩恵を受けられることを考えてほしい
11	環境重視、住民重視すべき。両市をバイパス通過すべき。維持費も重視し、維持困難な設備は建設すべきではない。基本的に建設反対
12	北九州市、下関市をバイパスする機能を優先すべき。都市への接続を避けるべき。これ以上、環境破壊や住民への影響をすべきではない
13	下関市街地の空洞化は避けるべき(将来が心配)。⑭と⑨を最大限に重視すべき(税金が投入されるから)。ルート帯案3つを示しておきながらアンケートには選択肢が出てこないことに疑問を感じる
14	年に一度くらい主人の運転で行くくらいなので、必要性がわからない。あればいいのだろうけど、なくてもいいかな。それ以上に道路整備による影響がどのくらいになるのかが気になる。観光にも必要かな。道路を造る以外の方法もあるのでは
15	家屋が橋の構造物の影になって日当たりが悪くならないようにお願いします。
16	経済と環境のバランス
17	市民への影響が少なく、且つ物流や観光への良いカンフル剤になるのであれば推奨します。
18	彦島で生まれ生活し、土地を所有している私たちにとって彦島を通るルートは大反対である。交通が増えることで環境が悪化し、得るものは1つとしてない。何か彦島住民にとって大きな恩恵を得るものであればまだしも、それがなければ大反対である。まず、彦島住民にとっての恩恵をしっかりと示すことである。彦島ルートは大反対である。
19	・案②が環境アセスと経済的と利便性に優れていると思う。 ・今後は、設置に伴う下関市の後背地の交通ルートの再編に伴う全体計画も今から検討する必要があります。
20	子供が小さいころから、下関にはよく来ていましたが自然も多く、大好きな場所です。今は環境問題のほうが一番大切と思うので、道路は今のまま十分だと感じています。申し訳ありません。
21	環境(市民の生活に新しい悪影響が生じない)

※個人の権利利益や法人等の正当な利益を害するおそれがある発言等は非開示としている

⑨重視すべき事項(道路整備による影響)

生活環境(大気質・騒音)への影響が小さいこと

No.	自由意見
22	災害時等の自然災害時は無料(通行)にするべき。 近隣住民への配慮(騒音)等をすべき。
23	住民の生活環境への影響が小さいこと
24	渋滞が少なく、事故が起きにくい道路を希望しています。また、末永く環境に配慮したものを望みます。
25	安心して暮らせること。⑨
26	今の環境のままでいい。道路にあまりお金をかけないで環境にやさしい方にお金を使ってほしい。門司がなくなりそう。
27	今回のルート帯による地域の産業が発展し、新たな雇用や税収も見込まれる事から賛成です。物流における速達性が向上する事で、人材不足やコストが抑えられ、諸問題の解決となります。渋滞緩和対策になり、環境問題、事故への影響が良いものとなります
28	環境問題、費用、交通はもちろん重視していただきたい内容であるが、九州と本州を結ぶ2本目の橋?として立派、誇らしい、美しいと感じるものを作っていただきたい。
29	現在の関門橋のルート沿いの地域は、山地部ばかりで開発余地がない 玄界灘沿岸地域の開発、住環境整備に資するルートにすべき
30	観光地間の移動が短くなることは良いことだと思うが、その代償として、ルート上の自然環境や自然景観、地域の人々の生活環境や日常風景が悪化することがなるべくないようにした方が良いと思います。影響をゼロにすることはできないと思いますが。ルート案①は遠回りしすぎに見えます。ルート案③は生活環境への影響が大きいため、ルート案②が良いと思います。
31	交通渋滞には生産性が何もなく排気ガスをたくさんその場に出すだけで良いことは何もないため、一刻も早く解決するべき。 整備により、多少の環境への影響はあると思うが、このまま渋滞を生み続け排気ガスを出しまくるよりかは、工事を完了させて、渋滞をなくすことにより排気ガスを減らすことを考えるべき
32	現在の生活環境が破壊されたり悪化する事は絶対避けてほしい。それを前提に生活が便利になる事は喜ばしいと思います。
33	ルート帯3案の中では「2」を希望します。 小倉駅前から下関駅前まで車運転することを想定すると、案1は遠回りな上に関門トンネル経由でも大差ないため、良くないと思います。案3は距離が短いことは魅力的ですが小倉駅周りの交通混雑に拍車をかけると思うので、小倉駅回りだけで運転することも考えるとできれば控えて頂きたいです。 案2は日明地区からのルートなので小倉駅から適度に距離があり、工事費用も他の1・3案に比べて抑えられること、さらに周辺住民や自然環境への影響も小さいとの試算より、案2を希望します。
34	本州・九州間の往来が促進されることはとてもよいと考えます。 道路整備による影響として、地域住民や事業者への影響(自然環境・騒音等)が極力小さくなるよう配慮いただくことと、恒久に利用できる公共物として日頃からの整備やリニューアルを実施しやすい施設・しくみを構築いただくことを願います。

生活環境(大気質・騒音)への影響が小さいこと

No.	自由意見
35	自分は下関北九州道路もトンネルも反対。下関の彦島住みですが、荒田近辺に北九州からの橋とかが掛かると確実に治安が悪くなる。マリノビーチも夏場は絶対に荒れる。間違いなく。
36	一番は具体的な路線案が早くしりたい。仮に彦島を通行するのであれば、騒音、彦島内の渋滞が一番心配になる。
37	Aルートを採用を希望します。今後の環境産業集積地である響CT周辺の企業に対する下関地区からの企業人材確保の容易性が見込める。通勤に要する時間短縮で北九州と下関の産業人材融合の効果もあると考えます。また関門トンネル入口の渋滞が酷く交通の妨げになっているのは否めない事実です。これを分散させる方法は地域住民の排ガス問題を含めて急務と考えます。若松区住民
38	配慮書の案が提示されていない。本来配慮書には、アセス法第3条の3に規定する項目が記載されている必要があり、アンケートページは配慮書の案とはいええない。また、配慮書では、文献や現地調査等の明確な判断基準を提示したうえで事業による重大な環境影響の有無を判断できるようにするものであるが、アンケートと併せて公表されているものではそれらは判断できない。以上のことから、本来配慮書で行われるべき適切な意見募集が行われているとは言い難い。住民からの意見募集が今後正式に行われられない場合、環境軽視と言わざるを得ない。
39	大気質や騒音などの生活環境への影響ですが、元々あまり空気が良いとは感じておらず住民に害が及ばない程度であれば気にする必要はないかと存じます。 何より運転をしていて気になるのは現存道路の渋滞であり、流れがスムーズになれば結果的に排気ガスなどの汚染は軽減するのではと考えます。下関へ渡る手段がより良くなるようよろしくお願いいたします。

⑩重視すべき事項(道路整備による影響)

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

No.	自由意見
1	早く下関・北九州道路を完成してほしいのですが、自然環境、景観資源に悪影響が及ばないように計画を行って欲しいです
2	高速道路～都市高へのアクセスが当然ながら、上々⑨⑩は本体工事よりさらに重要であろう
3	災害、事故等の際の代替路として必要であり、交通混雑の緩和においても重視すべき点だと思います。整備費用を多額にする必要はないが、安価すぎても耐久性に不安が残ります。また、環境問題への配慮も十分をお願いしたいと思います
4	未来に負を残すだけ。自然を壊さないよう
5	トンネルと橋しかないのでは何かあったときのことを考えると新ルートに賛成です。今の景観を大切に、環境にもご配慮いただきたいなど。橋の劣化も懸念されますので、メンテナンスにも力を入れていただきたいです
6	景観や自然への配慮は特に重視すべきだと思います。この用紙にも輸送費にも税金が使われている
7	道路整備による影響で、自然環境が破壊されるのは取り返しがつかないので重要視してほしい。両市の移動時間が減ると二酸化炭素排出量が減るので、時代潮流に合っていて良いと思う。環境への影響は少なくしてほしいが、景観への影響はあっても仕方ないと思う。家屋や集落に影響があっても仕方ない。気にしていたら何もできないと思う
8	人や物の流れがスムーズになるのかもしれませんが、3000億円ものコストをかけて自然を壊してやるほどの魅力は感じません。一つの海峡に3つもルートは要らないと思います。既存のものをきちんと整備して下さい
9	環境に負荷をかけることは必ず人間の生活に影響してくるので、最大の配慮が必要
10	下関・北九州地区の将来の人口減を考えて莫大な投資をすべきでない。誰が負担するのですか。環境破壊など。温暖化の原因を作らず、現在の橋とトンネルの利用年数を延ばすことを日本の技術で改良して下さい。大手会社の生産性延伸具術を考えて進めるべきであると思います。第3は要らないと思います
11	物流の分散化に伴う時間短縮、環境問題の低減、交通渋滞、事故による多々のデメリットの抑制
12	利便性が高くなることはありがたいが、現状で不満はない。人の生活や自然への影響が出ないようにしていただきたい。景観資源への影響が大きく、経済的な損失が大きく見込まれるならば考えものですね
13	利便性や地域の発展ばかりを重視して、自然や住民の生活を脅かすことがないように
14	環境重視、住民重視すべき。両市をバイパス通過すべき。維持費も重視し、維持困難な設備は建設すべきではない。基本的に建設反対
15	北九州市、下関市をバイパスする機能を優先すべき。都市への接続を避けるべき。これ以上、環境破壊や住民への影響をすべきではない
16	案に対するアンケートと思ったが、そうではなさそう。自然環境には影響(海)には必ずあると思う。トンネルができたとき、有料か無料か早く知りたい
17	人のことを考える前に自然環境のことを第一に考えるべきなのではないかと思います。自然を破壊してまでやることではないと思います
18	年に一度くらい主人の運転で行くくらいなので、必要性がわからない。あればいいのだろうけど、なくてもいいかな。それ以上に道路整備による影響がどのくらいになるのかが気になる。観光にも必要かな。道路を造る以外の方法もあるのでは
19	環境(特に自然)への影響が少ないと願います
20	理由:1本州へ向かう他の道がないため 2自然の保護は重要(自然破壊してまで必要なし) 他の重視事項:1人用料金の設定(現状、道路からの値上げは理由減に繋がる) 2車線の設定(最低でも2車線欲しい)
21	自然環境。下関彦島～北九州間は野鳥の渡りルートとなっている為、生態系に影響が無い事

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

No.	自由意見
22	自然環境への影響が少ないことと費用をかけすぎないことはとても重要だと思います。
23	関門トンネルの老朽化は使用のたびに感じていますが新しいトンネルとなると自然環境破壊が心配になる。案①には反対、次世代産業が集積する 때가来るのか疑問。、自然豊かで美しい日本国土を守ってほしい。
24	自然環境にとって最もやさしい案を採用してほしいと思う。渋滞等の緩和は私たちの暮らしにとってはとてもありがたいことだと思うけど、それと引き換えに、自然環境に影響があっては台無しだから。
25	基本的に新しい道路に反対です。自然破壊。
26	彦島で生まれ生活し、土地を所有している私たちにとって彦島を通るルートは大反対である。交通が増えることで環境が悪化し、得るものは1つとしてない。何か彦島住民にとって大きな恩恵を得るものであればまだしも、それがなければ大反対である。まず、彦島住民にとっての恩恵をしっかりと示すことである。彦島ルートは大反対である。
27	・案②が環境アセスと経済的と利便性に優れていると思う。 ・今後は、設置に伴う下関市の後背地の交通ルートの再編に伴う全体計画も今から検討する必要があります。
28	子供が小さいころから、下関にはよく来ていましたが自然も多く、大好きな場所です。今は環境問題のほうが一番大切と思うので、道路は今のままで十分だと感じています。申し訳ありません。
29	利便性だけでなく、自然と調和できる社会を目指していただきたいです。自然の中で子供たちと豊かに育てられる世の中になってほしいと願っています。
30	橋梁部は漁業への影響を考えてもらいたい。
31	渋滞が少なく、事故が起きにくい道路を希望しています。また、末永く環境に配慮したものを望みます。
32	1.事業ありきの環境アセスではなく、綿密な事業調査を行うこと。特に海域に生息する鳥類、海棲哺乳類(スナメリ)に対しての影響を過小評価しない事。 2.野鳥保護団体などへの丁寧なヒアリングをお願いします。
33	今の環境のままでいい。道路にあまりお金をかけないで環境にやさしい方にお金を使ってほしい。門司がなくなりそう。
34	今回のルート帯による地域の産業が発展し、新たな雇用や税収も見込まれる事から賛成です。物流における速達性が向上する事で、人材不足やコストが抑えられ、諸問題の解決となります。渋滞緩和対策になり、環境問題、事故への影響が良いものとなります
35	環境問題、費用、交通はもちろん重視していただきたい内容であるが、九州と本州を結ぶ2本目の橋?として立派、誇らしい、美しいと感じるものを作っていただきたい。
36	観光地間の移動が短くなることは良いことだと思うが、その代償として、ルート上の自然環境や自然景観、地域の人々の生活環境や日常風景が悪化することがなるべくないようにした方が良いと思います。影響をゼロにすることはできないと思いますが。ルート案①は遠回りしすぎに見えます。ルート案③は生活環境への影響が大きいため、ルート案②が良いと思います。
37	人の往き来の確保。産業の確保。環境との調和。
38	交通渋滞には生産性が何もなく排気ガスをたくさんその場に出すだけで良いことは何もないため、一刻も早く解決するべき。 整備により、多少の環境への影響はあると思うが、このまま渋滞を生み続け排気ガスを出しまくるよりかは、工事を完了させて、渋滞をなくすことにより排気ガスを減らすことを考えるべき

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

No.	自由意見
39	災害が頻発しており、大きな工事はすべきでない～自然を壊し、次の災害の呼び水になる。山口県内の道路の補修や整備、河川底の泥や遺物の撤去など、災害に備えてすべき工事をして下さい。
40	関門エリアはクマタカをはじめとした猛禽類やアサギマダラ、ヒヨドリなど野生動物の渡りの重要なルートです。それに影響が出ないことを最優先に検討してください。
41	ルート帯3案の中では「2」を希望します。 小倉駅前から下関駅前まで車運転することを想定すると、案1は遠回りな上に関門トンネル経由でも大差ないため、良くないと思います。案3は距離が短いことは魅力的ですが小倉駅周りの交通混雑に拍車をかけると思うので、小倉駅回りだけで運転することも考えるとできれば控えて頂きたいです。 案2は日明地区からのルートなので小倉駅から適度に距離があり、工事費用も他の1・3案に比べて抑えられること、さらに周辺住民や自然環境への影響も小さいとの試算より、案2を希望します。
42	本州・九州間の往来が促進されることはとてもよいと考えます。 道路整備による影響として、地域住民や事業者への影響(自然環境・騒音等)が極力小さくなるよう配慮いただくことと、恒久に利用できる公共物として日頃からの整備やリニューアルを実施しやすい施設・しくみを構築いただくことを願います。
43	整備費用が安いことは当然もとめるところであるが、費用に換算しにくい自然への影響についても考慮に入れることも重要であると考え。額面だけの費用だけで判断しないようすべきと考える。
44	橋台など整備時に、海の貧栄養化の観測システムを設置するなど沿岸漁業振興につながるよう配慮していただきたい。 安徳天皇並びに日本に最初に貨幣経済を構築した平氏に関わりのある彦島八幡宮や門司区大里の柳の御所を結ぶ橋になるので、それにふさわしい橋の名称や観光施設整備を同時に実施して欲しい。
45	配慮書の案が提示されていない。本来配慮書には、アセス法第3条の3に規定する項目が記載されている必要があり、アンケートページは配慮書の案とはいええない。また、配慮書では、文献や現地調査等の明確な判断基準を提示したうえで事業による重大な環境影響の有無を判断できるようにするものであるが、アンケートと併せて公表されているものではそれらは判断できない。以上のことから、本来配慮書で行われるべき適切な意見募集が行われているとは言い難い。住民からの意見募集が今後正式に行われられない場合、環境軽視と言わざるを得ない。
46	利便性が向上する事は良いのですが、住民やその周囲の自然体を大きく損なう点には十分注意して頂きたいと思います。
47	自然環境への影響は、極力ないのがいいです。

景観資源への影響が小さいこと

No.	自由意見
1	災害時に橋が通行止めになるとトンネルがとても混雑するので、解消に努めて欲しい。まずは金銭のやり取りは自動など…。観光面については現状でよいのではと思う。橋からの眺めは抜群によく、観光客に喜ばれると思う。満珠・千珠が見え、反対は門司と唐戸と新しく作るのとてもいい。生活道路として必要なのか？
2	早く下関・北九州道路を完成してほしいのですが、自然環境、景観資源に悪影響が及ばないように計画を行って欲しいです
3	都市間のアクセスよりも九州～本州のスムーズな流通を主体に考え、都市中心部の渋滞状況の悪化は避けるべき。国～自治体の行政連携を徹底して、セクショナリズムを廃すべき。人道・自転車道を併設すれば、しまなみのような観光資源となり得る。よって案①が最適。案②が次点
4	維持コストを軽減するだけでなく、稼げる仕組みを取り入れるべき。例としてネーミングライツ(例:安川電機大橋やTOTOブリッジなど)の導入や景観を損なわない範囲で、広告看板や大型ディスプレイを設置して広告料等で稼げる橋を目指すべき
5	トンネルと橋しかないのでは何かあったときのことを考えると新ルートに賛成です。今の景観を大切に、環境にもご配慮いただきたいなど。橋の劣化も懸念されますので、メンテナンスにも力を入れていただきたいです
6	景観や自然への配慮は特に重視すべきだと思います。この用紙にも輸送費にも税金が使われている
7	下関市彦島の住民として当地の発展に資すること。海峡の景観の利用(遊歩道、モノレールの延伸はどうか)の設置…通行料徴収。JRのトンネルは1942年開通、万が一不通などと重なると彦島と下関市内西側の住民は関門橋、国道への大回りとなる。下関・北九州道路の話は随分前からある。早く建設して欲しい。北九州市内の(特に小倉駅)車の渋滞は目に余るものがある
8	景観
9	利便性が高くなることはありがたいが、現状で不満はない。人の生活や自然への影響が出ないようにしていただきたい。景観資源への影響が大きく、経済的な損失が大きく見込まれるならば考えものですね
10	橋の色は若戸大橋の色と同じ赤色が目立ち美しいと思い、赤を提案します。案②を希望します。経済効果大。小倉市街地の混雑が予想される日明西港地区は倉庫群が多く、工事費用が安くなり、福岡方面からも近く流通面でも適している
11	下関一門司間のルートは限られており、混むことも多いのでスムーズに移動したい。景色が好きなので、損なわないようにしてもらいたい
12	年に一度くらい主人の運転で行くくらいなので、必要性がわからない。あればいいのだろうけど、なくてもいいかな。それ以上に道路整備による影響がどのくらいになるのかが気になる。観光にも必要かな。道路を造る以外の方法もあるのでは
13	利便性を考慮するのが一番だと思うが、その橋梁自体がステキで新しい北九州のシンボルになって、後世まで大切にされるものを作って欲しい
14	安価で仕上がった景観が観光の種となること
15	家屋の移転が工期や費用に対する一番の課題であると思うので、最も重視すべきと考えます。観光については、関門エリアを合わせての魅力ですので、ぜひとも景観を崩さず、利便性を増していただきたい。工事中の多少の不便は致し方ない
16	下関北九州道路の整備には反対。景観を乱してまで作る必要もないと思うし、道路は渋滞したり通行止めになるものだと思っている。通勤や物流のためには大切かも知れないが、観光のためにはドライブを楽しめばいい
17	九州の住民が待ち望んでいた第3の(橋)道路がいよいよ出来る事がうれしいです。美感もふくめ(しまなみ街道)のような美しい道だと観光の名所となるでしょう。できれば片側3車線の広い道であってくれとうれしいです。コロナや防衛の面からはクルーズ船と言う考えは古いものだと思います。
18	橋を掛ける様な景観を損なう(関門橋があるため2つの橋は不要)工事は止めていただきたい。
19	橋自体にデザイン性を持たせて、観光資源として活用する。

景観資源への影響が小さいこと

No.	自由意見
20	<p>案③が最善と思います。手向山公園にてJCT、ICを作り、別図の様に小浦駅北ICより都市高を延ばせば車の流れを分散できます。案①や②では関門橋や関門TNの代替は本州・九州間の広域物流から見て大変と思います。</p> <p>例えば、下関IC(2岐路案)からルート帯案起点部までの高速道路までの高速道路、起点部から3岐路(案①、案②、案③の199号線門司駅辺りの物流拠点辺り迄)の高速道路をサービスエリア(SA)、ジャンクション(JCT)込みで作し、一般道路の輸送トラック等に困る交通量や交通危険削減を図り、街路樹等をガードレール代わり、交通標識代わりにしなくても良い様に図って欲しい。特に、門司区門司港地区を大型トラック等が通らなく成る様に図って欲しい。街路樹も高速道路10km辺り維持に必要な人員も何人か？維持に関わる危険作業開放からのロボット使用(AIロボット等)の技術導入予定は有るか？等、知りたいです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・門司港地区の歩道幅を全て10m以上に図って欲しいと思います。 ・条例等で建物の色や瓦の色に統一性を持たせては如何かと思います(何十箇所計画等)。イメージとしてはイタリア・フィレンツェ、ギリシャ・サントリー二島の白壁、青屋根等、又カラフルな港の街並ならイメージはエストニア・タリン、フランス・ニース等も街づくりの上での街並としては良いのではないかと思います。 ・高速道路にしても、一般道路にしても、枝葉等が車道、歩道に例えば上空から落ちてくる、枝葉が車窓に当たる、歩道上の歩行者が通り辛い、落ち葉掃除の手間や苦労を省く等、街路樹を無くして改める様、図って欲しいと思います。
21	<p>観光資源として活用できるような道路にしてほしい(自転車・歩行者が通行でき、イベントも開催)</p>
22	<p>若戸大橋のような真っ赤な橋にしてほしい。 橋自体を観光地化することも考えてほしい。</p>
23	<p>道の駅、豊北、便所の眺めが素晴らしい。</p>
24	<p>角島大橋の様にCM等で使用される様な美しいフォルムで。</p>
25	<ul style="list-style-type: none"> ・ランドマークになる様な、デザイン性の高い橋の整備を望みます。 ・スピード感を持って整備をお願いします。
26	<p>環境問題、費用、交通はもちろん重視していただきたい内容であるが、九州と本州を結ぶ2本目の橋？として立派、誇らしい、美しいと感じるものを作っていただきたい。</p>
27	<p>観光地間の移動が短くなることは良いことだと思うが、その代償として、ルート上の自然環境や自然景観、地域の人々の生活環境や日常風景が悪化することがなるべくないようにした方が良いと思います。影響をゼロにすることはできないと思いますが。ルート案①は遠回りしすぎに見えます。ルート案③は生活環境への影響が大きいため、ルート案②が良いと思います。</p>
28	<p>人の往き来の確保。産業の確保。環境との調和。</p>
29	<p>回答した内容と矛盾するかもですが、ルート帯案では、案①をお願いしたいです。産業の発展と共に成長する北九州市。次世代産業エリアを通る道路は、新しい北九州市の顔になるのでは？若戸大橋と近いのも面白いです。コンビナートの夜景など福岡市や県南部と違うスタンスの独自文化を、明確にして発展して欲しいです。</p> <p>3案の中で一番予算も影響も大きいのですが、以前近いところで勤務していたので、このルートの開設が一番楽しみなんです。</p>

景観資源への影響が小さいこと

No.	自由意見
30	親が関門橋建設に従事していたこともあり、その見事さやその後の本四架橋への技術伝承など、単に本州と九州の往来のための構造物という枠を超えた素晴らしい資産であるという思い入れがある。 ルート選定にあっては整備・維持管理費用の面も重要であるが、できれば見た目が映え、日本の技術力を存分に発揮した橋梁形式となるよう位置選定を願いたい。
31	工事期間中の交通や環境への影響は、少ないほうが良いですが、その期間は限定されたものですが、完成後の道路は何十年と利用されるものです。したがって、完成後の道路の利便性、特に広域的な視点での利便性や物流の確保を最優先にして、道路の規格やルート選定を検討していただけたらと思います。
32	関門景観は両市にとって重要な価値のあるものなので重視してほしい。 新たなアクセスによってもっと両市の交流がしやすくなることを望みたい。
33	下関北九州道路そのものを観光資源とできるようにすること。
34	せっかくなので、ランドマークになる様なものがない。
35	問11については、「景観資源への影響が小さいこと」というよりも、橋を景観資源とすべきと考えます。
36	・今後出来るであろう橋が、下関市民、北九州市民にとって、誇れる橋であること。 ・観光資源として、デザイン性に優れたものであること。 ・また、橋を眺めることのできる施設が併設され、ゆっくりとした時間が過ごせる場所があることで、下関市、北九州市に滞在する観光客を増やしてほしい。
37	関門国道トンネルの壁や天井が崩落しそうで、かつしょっちゅう渋滞しているため、通行する度ひやひやしている。早く下関北九州道路を実現してほしい。危険物搭載の車両が通れるため、観光面でも橋梁を希望している。 関門橋のような白い塗装ではなく、若戸大橋やゴールデンゲートブリッジのようなインパクトのある真っ赤な外観にしてほしい。
38	橋のデザイン性。橋そのものが観光地になるようにしてほしい。
39	下関関門トンネルや関門海峡大橋はメンテナンス費用が多くなっており、緊急時の代替案があった方がよいと思います。渋滞緩和もされるため、物流面でも経済効果があると思います。また、昨今土木構造物の観光資源化されている例もあるので観光名所としての活用、小倉、下関間の経済発展に繋がると思います。
40	北九州の窓口 小倉駅につながりやすい便利なところにできて、観光にもつながり関門橋とセットで互いに見えることで美観が良くなると思います。
41	ライトアップされたらきれいな道路になると良い。(撮影に使える等。角島大橋みたいな) 費用はケチらず、良いものを作ってほしい。自転車道も確保されると良い。最低でも片側2車線は必要。
42	橋ができると、橋のある関門の景観も新しくなる。観光資源としても橋の活用も考えられるので、市街地から眺める事が出来ることも重視すべきだと思います。

⑫重視すべき事項(道路整備による影響)

移転する家屋が少ないこと

No.	自由意見
1	移転する家屋が多いと、移転費用に大きなお金もかかるので、お金をできるだけ少なくしてほしい
2	家屋・事業所の移転が少ない案②に賛成します
3	年に一度くらい主人の運転で行くくらいなので、必要性がわからない。あればいいのだろうけど、なくてもいいかな。それ以上に道路整備による影響がどのくらいになるのかが気になる。観光にも必要かな。道路を造る以外の方法もあるのでは
4	移転する家屋が多い場合は十分な保証が必要と思います
5	家屋の移転が工期や費用に対する一番の課題であると思うので、最も重視すべきと考えます。 観光については、関門エリアを合わせての魅力ですので、ぜひとも景観を崩さず、利便性を増していただきたい。工事中の多少の不便は致し方ない
6	下関市は交通量が多いにも関わらず、道路が少ないし、1車線の所が多く渋滞がひどすぎる！！橋が新たにできたとしても回りの道路が渋滞では意味ないので、せめて2車線(トラック多いので渋滞する)立ち退きをどンドンして整備してほしい！！
7	案③に関して、下関市彦島田の首～福浦～迫までを通るルートだと、工場や、家屋の移転が多くなるので、好ましくないと思います。 彦島自体、道路の幅が狭く、工事の際に渋滞などの影響があると思います。 日明港～迫町にあったフェリーのルート(案②)がいいと思います。
8	⑫が重要
9	渋滞回避や、災害時の代替路としての期待があるため、早急な着手、完成が望ましいと考える。移転家屋が多ければ、それだけ長引くのではないだろうか。
10	作る時にしっかり丈夫にお金をかけて将来的な維持管理費を下げる方がいい。多少の建物移転は仕方なく補償することで理解を得るしかない。目先の議論(安いが一番)に惑わされず、生い先が短い関門トンネルの世代交代を促し、関門橋と複数ルートを堅持するのは、次世代に対する現世代の義務と思います。
11	下関と北九州との車での移動ルートが今の関門トンネルと関門大橋だけでは設置場所がほぼ同じなので門司方面での渋滞が多いこと、トンネルは老朽化しておりメンテに手間や費用がかかり補修頻度も多いため渋滞の発生頻度が高いこと、などより新たなルートが必要と考えます。そのルートは既存の建築物をなるべく壊さず短いルートの案2が適当と思います。

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

No.	自由意見
1	災害・事故等の代替路として必要である。施工中の影響が小さいことと、整備費用の安いルート2案が良いと思う
2	年に一度くらい主人の運転で行くくらいなので、必要性がわからない。あればいいのだろうけど、なくてもいいかな。それ以上に道路整備による影響がどのくらいになるのかが気になる。観光にも必要な。道路を造る以外の方法もあるのでは
3	九州自動車道、北九州高速からのアクセスの良い事を先ず優先しルートから決定する事。建設費用ができるだけ掛からないルートを優先してほしい。工事期間中の市民への影響ができるだけ軽減できる工法で建設してほしい。ルートとしては資料の案③を希望したい
4	案③に関して、下関市彦島田の首～福浦～迫までを通るルートだと、工場や、家屋の移転が多くなるので、好ましくないと思います。彦島自体、道路の幅が狭く、工事の際に渋滞などの影響があると思います。日明港～迫町にあったフェリーのルート(案②)がいいと思います。
5	⑬
6	工事期間中の交通や環境への影響は、少ないほうが良いですが、その期間は限定されたものですが、完成後の道路は何十年と利用されるものです。したがって、完成後の道路の利便性、特に広域的な視点での利便性や物流の確保を最優先にして、道路の規格やルート選定を検討していただけたらと思います。

整備費用が安いこと

No.	自由意見
1	トンネル代金を無料にしてください
2	通過の際は無料にして欲しい。実現すれば便利になります。応援しております
3	利用する状況で上を使うか下を使うか違う。今のままでも特に困らない。困るのは日常利用している方たちなのでは？その方たちの意見がまとまることはないでしょう。便利になる＝税金が使われる。それは今やること？と思う人もいるでしょう。生活に直結する最善の策であれば良いのでは
4	レジャーでの利用が物流の妨げになっては本末転倒。費用は抑えて、物流とレジャーがうまく棲み分けできる環境ができれば、その事業自体、いいアピールになるのでは。開発が今の時代に合っている、市民に負担をかけないものになることを願うばかり
5	関門トンネル無料化が最優先。現在、トンネルは生活道路になっている。有料はおかしい
6	移動が時短になり、スムーズにでき渋滞の緩和になる。九州と中国を繋ぐルートが他にないため設置して欲しい(災害時や橋やトンネルの通行止めの際に必要である)。ルート帯案は案③に賛成です(海峡渡河幅最小ルート)。コストも低めで一番需要があると感じます
7	移動が時短になりスムーズにできる。渋滞の緩和になる。九州と中国を繋ぐルートが他にないため設置に賛成です(災害時や通行止めの際に必要である)。ルート帯案は案③に賛成です(海峡渡河幅最小ルート)。コストも低めで一番需要があると感じます
8	移動が時短になりスムーズにできる。渋滞の緩和になる。九州と中国を繋ぐルートが他にないため設置に賛成です(災害時や通行止めの際に必要である)。ルート帯案は案③に賛成です(海峡渡河幅最小ルート)。コストも低めで一番需要があると感じます
9	移動が時短になりスムーズにできる。渋滞の緩和になる。九州と中国を繋ぐルートが他にないため設置に賛成です(災害時や通行止めの際に必要である)。ルート帯案は案③に賛成です(海峡渡河幅最小ルート)。コストも低めで一番需要があると感じます
10	税金の無駄遣いはやめてほしいです
11	現在、特別に必要とは思わない。教育や福祉に税金を使って欲しい
12	⑨～⑭は意味不明。無駄な金を使うな
13	生活道路として利用したいので、通行料無料にしてほしいです
14	国家財政がひっ迫しているとき、このような大規模プロジェクトをする必要なし
15	誰がなんの目的で造るのかを明確にし、コストと見合うものであるか説明できること
16	生活道路として利用したいので、通行料無料にしてほしいです
17	生活道路として利用したいので通行料金は無料にしてほしいです
18	生活道路として利用したいので通行料金は無料にしてほしいです
19	今ある関門橋や関門トンネルで十分だと思います。たくさんの税金を使うことには反対です
20	本当に橋が必要なのか疑問である
21	人口減少により税金負担が不安である
22	通行費を無料にする
23	必要な工事と思えません。税金の無駄遣いやめて下さい
24	通行費を0円にすること
25	下関と北九州を無料で往来できる道路を望む
26	将来の人口分布を勘案するときに若干、計画が過大すぎると思うのは小生の思い過ごしでしょうか

整備費用が安いこと

No.	自由意見
27	あまり利用することがないのですが、コストが安いことが一番です。災害のときは速く、本州から九州に行けることが良いと思います
28	今ある道を使う。血税の無駄遣いはしないでほしい
29	将来にあまり負担にならないようにお願いします
30	家に近く、整備費安く便利
31	不要不急のものだと思います。造らないで下さい
32	下関に住む人がだんだん少なくなり高齢者のみとなる。これ以上人口が少なくなることを考えないで、もっと人口が増す方法を考えて欲しい。市の職員の方も随分北九州に住んでいると聞いている。下関は住みにくい地域ではないのか。ましてコロナになり、人が移動することで、税を考えるのではなく、もっと介護保険を下げるとか、ゴミ袋の料金を考えるなど、道路を作ることばかり考えないで皆が下関に住み、子供を育てていこうと思えるところにお金を使ってほしい。災害も少なく、海もありとてもよいところです
33	第2関門トンネル・橋の通行料は従来のトンネル・橋よりも同一または安価にしないと意味がないと思う。高いとどうしても門司港まで来てしまうから
34	R3・R199の渋滞解消に期待します。また、第2関門トンネル・橋ができた場合は従来の関門トンネル・橋と同一料金にしないとイケない。安ければよいが、第2のほうが高額だと意味がない(通行料について)
35	今ある道で十分。税金の無駄使いはしないように
36	私の意見としては国も地方公共団体も莫大な借金を抱えており、関門海峡間に2つの道路(トンネルと橋)、2つの鉄道トンネル(新幹線と鉄道トンネル)の4つもあるのに、今さら橋など作る必要はないと思う。特に道路の関門橋は通行量が少なく、ガラガラしているとのこと。関門橋の通行料をトンネルと同じにしてはどうか。また、関門橋とトンネルが同時に使えないなんてことはない。それよりフェリーを廃止したというが、復活したらどうかと思う。つまり、この案は財政面から考えて大反対である
37	北九州は現時点で、商業施設や観光面でも福岡市より魅力のない都市であり、道路や橋などよりやることがたくさんあることを気付くべきであり、税金の無駄
38	税金の無駄
39	新トンネルができるということはとてもいいことだと思います。とても楽しみにしています。通行料金が高くなければいいかと思います
40	通行料を安くして下さい
41	新トンネルの設置はいいことだと思うが、通行料金が低いと利用されないと思う
42	税金の無駄だと思う
43	なんかうまいことはわかりませんが、あるものを大切に使い、税金の支出を減らすべきかと思います
44	無駄なことにお金を使わずに他のことに使うべきだと思います
45	おそらく災害で関門橋・トンネルが不通のときは新しい橋を通れないはず。もう国や地方公共団体にお金はない。これ以上便利にする必要もないし、借金を増やすべきではないので、新しい橋は必要ない
46	無料で通行できるようにしてほしい
47	必要ありません。無駄なことにお金を使わず、防災対策に力を注ぐべきです
48	今からは人口が減るので道路は必要ない。これからは車を買うことができない。非正規で働いている方が多いので、経済的にも無理。公共工事よりは人間に使ってもらいたい

⑭重視すべき事項(道路整備による影響)

整備費用が安いこと

No.	自由意見
49	そもそも必要と思わない。ムダと思う。このコロナ禍にまともな対策もせずこんな税金の無駄使いの建設強行ありきのアンケートを送ってくることに現政権、国交省の感覚を疑う。今するアンケートじゃないでしょう。国民が苦境にあえぐ中、信じられない
50	人や物の流れがスムーズになるのかもしれませんが、3000億円ものコストをかけて自然を壊してやるほどの魅力は感じません。一つの海峡に3つもルートは要らないと思います。既存のものをきちんと整備して下さい
51	一度ムダな公共事業として中止されている上に橋、トンネルは通行量が減少している。今、必要なのか疑問を感じる
52	本当に必要かどうかを重視して下さい
53	工事に反対である。少子化が進み、人口減少していく中、これ以上、国の借金をするべきではない。その借金は子や孫に大きな負担をかけることになる
54	トンネルと橋の利用料金を無料にして下さい。無料にすると利用が増えると思います
55	現在、2経路しかないため、片方が止まった時の影響が大き過ぎるので、本橋は絶対必要。ただし、既存の生活環境に少しでも影響が低く、費用を抑えることが望ましいと思う
56	本州と九州を結ぶルートは他の島よりも経済的影響が大きいし、災害に対応できなくなる。時間的余裕はないので、最優先に対応してほしい。橋もよいが、トンネルの方が現在の技術では安価であり、諸々の影響も少ないと思います。並行して実施して下さい
57	こんなアンケート自体が税金の無駄使い
58	人口減になっていくこと、多額の借金を後世に残すことを考慮すると、利便性だけでは下関・北九州道を作る説得力はない。故に必要性がないと考えます
59	必要ないと思います。もっと違う要件に予算を充てるべき。次の選挙には[]に投票しないかも知れません。このままではこのアンケート自体が無駄な費用だと考えます。道路がつながったビジョンも全くなし。くだらない
60	⑧番が重要。財政負担が少ないこと
61	コストがかからないこと。とにかく渋滞がないこと
62	災害・事故等の代替路として必要である。施工中の影響が小さいことと、整備費用の安いルート2案が良いと思う
63	整備費用は安くするよりもより良いものをお願いしたいと思います。日曜日の16時台から上も下もとても混んでいるので、時間の都合が難しいです
64	移動の時間が短くなることが重要。現在、門司まで行かなければ下関まで行けないため不便。ただし、小倉近辺を出入り口にすると時間帯によってかなり渋滞になることが考えられ、近辺を職場としている私にはあまり望ましくないと考える。料金も高いと利用しにくい
65	困った人達に使える。税金を無駄遣いするな
66	②③の渋滞緩和。関門下、関門橋の補充能力として。施工費用の軽減をして、補償費用をより少なく。九州と本州との流通効果が望まれる。早期完成は目指すべきだと思います
67	下関・北九州道路は本当に必要ですか。新しく道路を造るより他に税金の使いみちがあるのでは
68	道路も大切と思うが、それ以上にダムが必要が先と思う。予算の無駄使いが多いので、絶対に必要だと思うものから先にしてほしい。毎年毎年、豪雨の凄さを身を持って感じている今、何が最優先かをよく検討してほしい。下関にあるダムは戦前に作られ、老朽化していると言われてるので、早く安全なダムに対応してほしい

⑭重視すべき事項(道路整備による影響)

整備費用が安いこと

No.	自由意見
69	整備費用を第一に。別ルート必要なし
70	どのルートを通すにせよ、大きな費用が必要なのは当然ですが、せっかく大きなお金を使うのであればより効果の高い使い方してほしいと思います。せっかくお金を使っても多くの人たちが利用しないと意味がないので
71	まずこの道路は本当に必要なのでしょうか。総理大臣への忖度道路なら必要ありません
72	道路計画以外にもっと金、人員を増やすほうが先では
73	他にも整備が必要な場所があると思うが。しっかり国民のことを考えて費用は使ってくれ
74	これから人口も少なくなってくるし、コロナで事情が変わってきたので、税金をトンネルどころではないのでは。トンネル反対です
75	移転する家屋が多いと、移転費用に大きなお金もかかるので、お金をできるだけ少なくしてほしい
76	できる限り少ない経費で。建設後の収支明細を一般にもわかりやすく公表してほしい
77	料金を無料にすることで利便性が高くなる
78	公共事業にはお金の無駄使いがきつとはびこっているように思うので。案③のルートが一番最短のように思えるので良いと思う
79	総合的な費用対効果を
80	税金の無駄使いだと思います。まず、 に忖度せずやめるべきです。コロナに使うべきです(自営業に100万の給付金で足りると思いますか)
81	本当に必要なのか
82	費用がかかる事なので、大変だとは思いますが、出来るだけ安く、利便性の良い物を造ってほしいです。渋滞の緩和は助かると思います
83	人口減と車の減少で道路を作る必要なし。税金の無駄使い
84	生活道路なので無料にして欲しい
85	案②のルートを希望します(最短であり、市街地を回避ルート)上記⑧代替路として活用はもちろんです。一般車両と物流車両を分けて利用することも検討してほしい(料金等調整し、一般車両より運輸車を安くする等)。コロナ禍の今、一般市民の要望より(暮らしや観光面)も物流面を重視すべき。コロナが終息したとしてもこの意見は変わりませんが。コストを抑えることよりも安全性の高い業者(信頼できる)を選んで下さい。下請けの下請けの下請けなどダメ
86	無駄な税金を今、使うべきではない。もう一本ルートが増えたところで一般市民や物流関係の業者にとっても大きな利点があるとは思えない。この仕事を請けた会社が潤うだけである
87	九州が物流で不利にならないように安価な道路が増えることを求めます
88	ほとんど関りのない件ですが、今、本当にやらねばならないのが豪雨災害の続く中、被害者の方々の支援が一番にやるべきこと(道路崩落、橋の落下etc)。税金を人のために有効に使って下さい
89	少子高齢化で人口減少。高齢者は免許返納方向。車は減少傾向にあり、今渋滞していても一時的なので先々というより今あまり必要としない。観光もコロナで全滅。ムダだと思う。必要なところに税金を使ってほしい
90	この先、人口が減少すると思われる中、年月と費用を費やして作る必要がありますか
91	橋脚の建つところは公害をもらうだけで利益も発展もない。下関から北九州に渡る際、料金が無料になる等下関市民が恩恵を受けられることを考えてほしい

※個人の権利利益や法人等の正当な利益を害するおそれがある発言等は非開示としている

⑭重視すべき事項(道路整備による影響)

整備費用が安いこと

No.	自由意見
92	費用対効果の検証
93	費用対効果の検証
94	費用対効果の検証
95	案②を特に希望します。都市高速との利便性もよく、山口県との交流も増し、経済効果が大きく見込まれる。特に山陰道の整備をすることにより、山陰への経済効果が見込まれる可能性が大である。小倉市街地回避とコスト面で案②が適正
96	あまり関門橋、トンネルを利用することはないが、年に何回か利用する際にでも入口付近(特にトンネル)の渋滞は気になるところではあるが、渋滞もさることながら老朽化は避けられない気がする。通行中、大丈夫かと心配しながら走っている。だが、コロナの影響もあり、日本の借金が増えていく中、このような大金を使うことにも懸念がある。人々の生活を考えるとのことかも知れないが、額が大きすぎると思う
97	環境重視、住民重視すべき。両市をバイパス通過すべき。維持費も重視し、維持困難な設備は建設すべきではない。基本的に建設反対
98	案②を希望する。日豊線大分行橋との交通も良くなり下関との交流や山陰との交流も良く観光も増していく。案②の場合、八幡戸畑若松区との利便性及び流通、福岡市からの交通がスムーズとなり、小倉市街地の混雑が抑えられる。コスト面でも安くなる
99	税金の無駄
100	橋とトンネルがある上にこの整備がそもそも必要なのか再検討願う。整備費用かける必要があるのか
101	案に対するアンケートと思ったが、そうではなさそう。自然環境には影響(海)には必ずあると思う。トンネルができたとき、有料か無料か早く知りたい
102	工事費を可能な限り削減すること。税金の無駄使いはしない。税金の無駄使いをなくすために…国会議員の人数を半数に減らすこと。人数が減り、一人あたりの業務が増えれば裏で悪事を働く時間も減るはず
103	私個人としては必要性を感じていない。北九州と下関の人口・交通量では今のままでも良いと思う。他にお金を使うべきところはあるのではないかと考えています。もう一点は20~30代のこれからの若い世代の意見を聞いてほしい
104	整備費用を抑えるべき
105	橋の利用料がやすいことを望む
106	人口減、高齢化、経済環境悪化により不要です。維持管理費高騰により費用がかかる。それでなくとも国の借金は千兆円超えて日々増加している。関門橋は余裕がある次世代のために借金はずるな
107	案2のルートがいいです(日明回り)他のルートでは都市部には遠いし、今のトンネルと変わらないです。コストも一番安いので、良いと思います
108	下関市街地の空洞化は避けるべき(将来が心配)。⑭と⑨を最大限に重視すべき(税金が投入されるから)。ルート帯案3つを示しておきながらアンケートには選択肢が出てこないことに疑問を感じる
109	案2日明ルートが良い。コストが安いのが一番
110	案2ルート希望。小倉都市部に近いこと。コスト安いこと。本州への道が一つしかないことは不安です(下関トンネルは古いので)
111	現在、将来の交通量を考えると、関門橋、関門トンネルで十分と考え、建設の必要はないと思われる(税金の無駄使いである)
112	ルート帯案②(集落市街地回避ルート)が好ましい。コロナの影響や財政事情等を勘案すると整備費用を抑えることが大切
113	使用頻度から考察案3>2>1 交通量…案2>3>1 響灘地区よりの税収は工事費に見合わないと思われる

整備費用が安いこと

No.	自由意見
114	国家財政難のときに観光等を主旨にしているわけではないと思うが、物流拠点、産業拠点間の速達性向上など利便性は確かに良くなると思いますが、ある政治家の思惑等で動いている計画・構想ではないと信じたいですが、環境問題やコロナ感染で自粛している今日、そんなに急いで高額な建設費を税金で賄う余裕と必要性はあるのか疑問が残る
115	下関北九州道路ができることによって市民税等が上がるのであれば反対です。市民でも利用しない人もいる中、税金だけ上がるのは困る。通行料で徴収なら賛成です
116	関門トンネルの老朽化に伴い、毎年工事をするよりも新しいルートをつ造ったほうが長い目で見たらコスト的にも安いと思いますが、どうでしょうか。特に近年の大雨により関門トンネルや関門橋の通行止めは通勤に利用している者には多大な負担です。関門橋は強風で通行止め、大雨で通行止め…はつきり言って役に立ちません。できるだけ早い着工を望みます。個人的には2案が良いと思います。下関側は彦島有料～北浦バイパスと市内外問わず、アクセスが良いと思います。新しいルートができて通行料はできるだけ安くして下さい
117	トンネル老朽化での下北道路を整備することは賛成ですが、経路や通行料金等国民の利便性を考慮して整備してほしい
118	コロナのために多額の予算が入り用時、必要か。住民が激減しているのに必要か
119	⑩については質問が曖昧すぎる。詳しくしてほしい。根拠がほしい。⑭については生活で使用するものなのにコスト重視するのは安全面を考えたもおかしい。いかに安全にできるのか何十年も使うことを考え、維持、再生について重視すべき
120	将来必要な道路なので建設には賛成。税金を使うので、建設費用は少なくしてほしい。ルートは両市に経済効果を最ももたらすこと
121	山口と福岡の産業・観光の活性化を重視し、整備費用を極端におさえて時間がかかったり、安全性に乏しくなるようなことがないよう希望する
122	無駄な税金を使うな。今、国民が1円でも欲しがっている。
123	整備費用は安いほうがいいと思います。案②が良いと思います
124	予定費用が開始後、増額するケースが他によく見られるため、費用の件については十分に注意をして実施してほしいと思います。案②か③が妥当だと思います。早期に対応して下さい
125	通行料金が安く、ETCが使えること。毎日利用するので、100円以下が望ましい(普通車)案③が最も有力、便利
126	このコロナ禍の現状(税収入が少ない)で必要ない。あなたたちはどこを向いて仕事をしているのか。特に問4-1は道路が必要に誘導している。政治家の利権に負けることなく、もっと泥臭い仕事をして欲しい
127	年に一度くらい主人の運転で行くくらいなので、必要性がわからない。あればいいのだろうけど、なくてもいいかな。それ以上に道路整備による影響がどのくらいになるのかが気になる。観光にも必要かな。道路を造る以外の方法もあるのでは
128	①～⑧までの問題は少し答えを誘導しているように感じました。早く移動できたり、物流、観光しやすくなることは便利になり、良いことだと思います。しかし、多くの国民の血税を使ってまで新たなルートは必要でしょうか。利用回数が少ないのがありますが、私には必要ないと思います。何よりコロナ禍で税制が厳しい中、このようなアンケートを実施していることが不思議でなりません
129	整備するのであれば案②が現実的かと思います。ただ、整備することが前提であるかのような印象を受けます。2市とも人口が減少していく中で、整備する必要が本当にあるのか。費用対効果を検証されてはいるのでしょうか、多額の税金を投入するだけの意義があるのかよくわかりません。検証した結果、整備するという結論に達したのであれば多くの人が使えるルートで、かつ、コストが安くなるような方法でお願い致します
130	下関北九州道路が必要なし。ルートは税金の無駄使い
131	本州九州間の道路が少なすぎ。混むことが多く、関門橋を使用するとしても料金が高い

⑭重視すべき事項(道路整備による影響)

整備費用が安いこと

No.	自由意見
132	建設が橋なのかトンネルなのか明確に示すべきではないでしょうか。基本的には賛成ですが、肝心の建設費用についてはP7に記載している数字だけでは⑭は回答できないはず。国民一人ひとりから徴収した大切な税金。安全かつ低コストであれば橋よりもトンネルにしていきたいと思えます
133	安価で仕上がった景観が観光の種となること
134	自然災害が多いので、まずはそちらの対策に費用を使って下さい。人命優先
135	便利になるけれども将来の人口減、財政難が予想されるので、費用対効果を考慮して欲しい
136	理由:1本州へ向かう他の道がないため2自然の保護は重要(自然破壊してまで必要なし)他の重視事項:1人用料金の設定(現状、道路からの値上げは理由減に繋がる)2車線の設定(最低でも2車線欲しい)
137	下関市～北九州市間のルート(代替路)賛成ですが、将来的に関門トンネルの無料化を希望します。若戸大橋、トンネルも無料になったので
138	九州自動車道、北九州高速からのアクセスの良いことをまず優先ルートから決定すること。建設費用ができるだけかからないルートを優先して欲しい。工事期間中の市民への影響ができるだけ軽減できる工法で建設して欲しい。ルートとしては資料の案③を希望したい
139	トンネルが良いと思う。台風、雪、強風で通行止めになりやすいのでは結局、今の関門トンネルに集中してしまうことになり、古いインフラに負担がかかってしまう。橋のほうが安くできるのなら仕方ないと思う
140	観光やレジャー目的が主であるが、急ぎや何が何でも行かなければならないというほどではない。渋滞の緩和や物流、通勤圏にある人には必要だと思う。道路建設することにより、市民の税への負担が増えることは大反対します
141	公金の私的利用がないようにすべきである
142	将来(20～30年)を見据えた時、北九州～下関の大きな人口増が(移動も含め)見込めるかが第一。物流・観光に力を入れ、道路を有効に活用して欲しい。先行投資ではないので、出来る限り整備コストは安くして、新ルートの活性化に努めて欲しい
143	生活道路のため無料にすべきです。維持管理費は薄く広く税金で負担すべきです
144	少子化で税収が期待できない将来において計画すること自体やめるべきだと考えます
145	現在、納税している範囲内での実施をご検討願います
146	北九州市に住んでいますので、費用が気になります。それにより税金が上がらないか不安です。みんなが便利になるのはありがたいですが。小倉の市街地が活気づくのもいいと思います
147	大切なことには費用をかけること。大事
148	本当に必要な場所に必要な予算で計画下さい
149	本当に必要な道路ですか
150	税金を大切にを使って下さい
151	できれば便利だろうが、費用対効果について本当に必要か疑問は大きい
152	通行料金の価格設定
153	トンネルも橋もあるのに贅沢。他に税金を使うところがあるだろう。トンネルと橋と一緒に通行止めになることはないだろう
154	高額な費用を費やし下関北九州道路を造る必要なし、現状でもやっていけていると考える。道路を作るよりほかにしなければいけないことがたくさんあると考える。無駄遣いだと思います。

整備費用が安いこと

No.	自由意見
155	トンネルと橋が同時に通行止めになることはないのでこの工事は必要なし。白紙撤回を要望します。コロナで大変な中、税金はもっと必要なところにたくさん使ってあげてください。病院関係、ワクチン研究、薬の費用に
156	新しく道路を作る必要はありません。橋と関門トンネルが同時に使用できないということがないからです。整備して使いましょ。ここに使用する税金をコロナ関係に回してください。困っている人がたくさんいます。
157	下関北九州道路については多額の費用をかけてまで必要かはわからない。橋とトンネルがあるのに多額の費用をかけて建設する必要はない。トンネルのETC化等混雑緩和でできることもあると思う。また予算を違うところに使ってほしい。
158	北九州市民が下関へ買い物や観光で移動の機会は少なく現存のトンネルや橋での通行で充分である。市民税の使い道として福祉や教育への充実に希望。
159	市民生活への影響はそれほど大きくないと思われる。産業界、物流への貢献度は良いが国県市の整備に要する費用分担額によっては市民税の使われ方が心配である。分担金の割合を明らかにしてもらいたい。
160	自然環境への影響が少ないことと費用をかけすぎないことはとても重要だと思います。
161	通行料金が低額であること。
162	通行料金が低額であること。
163	走行しやすいこと。通行料金が低額であること
164	通行料金が安いことを願う
165	トンネル、橋ともに工事から時間がたっており対策が必要になってくると思います。九州と本州をつなぐ重要な部分で多少の費用が掛かっても安全第一で取り組んでもらいたい。
166	下関～北九州市間を早く、安く移動出来れば良いと思います。
167	①. 関門トンネルの無料化の早期実現。(ゲートでの手続きで、混んでしまう)
168	景気浮揚策(将来性)。費用対効果。後世代に禍根を残さない。(主に将来にわたっての金銭面)
169	無料で通れる道路にしてほしい。
170	そもそもこの道路計画には反対です。このアンケート自体が建設ありきの質問で不信感を抱きました。コロナで収入激減しています。新しい道路よりも今の生活を助けてほしいと思います。
171	インフラ整備の中で道路が一番大事だからです。道路が出来ることで色んな面でコストが下がって経済的に可能性が広がると思うからです。
172	今、大変な時期に巨額な費用を使って新しい橋を立てる必要があるのかと思います。
173	下関、北九州道路は必要ないと思う。これから少子化現象で人口も少なくなりトラック輸送も減少していくのに、莫大な経費を使う必要ないと思う。列車、フェリーでの輸送が求められている現状を考慮されているだろうか
174	多少のコストより、利便性を重視すべき。
175	無料にしてください。

整備費用が安いこと

No.	自由意見
176	整備費用が安いことが最重要。特に、漁業補償は増やすべきでない。北九州市のこれまでの工事に漁業補償が占める割合が大きすぎる。下関ー北九州間の代替手段の必要性は理解する。下関市民、北九州市民の利便性というより、本州ー九州の物流機能の向上と周辺環境への配慮を含めてルートや整備手法を決定すべき。費用負担は福岡県、山口県、北九州市、下関市は等分である。人口比での負担割合はすべきでない。さらにいうと、九州、山陽、山陰地方にも負担を求めるべき。人口が多いという理由で北九州市の負担が突入するようなことになってはならない。
177	アクセス、コスト他から考えると、どの帯案も一長一短と思われる。関門橋とトンネルの再整備もしくは橋の下に上高速、下バイパスを考えてみては？
178	全面無料
179	そもそも、必要のない道路です。不要です。国も地方も財政困窮の時、無駄な事業は止めてください。村道道路として、悪名を残すだけです。
180	経済合理性がないと思うので中止すべし。ムダ使いと思います。
181	橋完成後の通行料金は、妥当な水準にしないと、市民は利用しないと思います。一方、物流業者は相応の料金設定でも、一定の利用は見込めると思います。
182	案①が採用された場合、北九州を通過するヒト・モノが減少し、都市の衰退につながるのではないかと。一方で、案③では、北九州西部への効果は限定的であると考えます。案②が総合的なコストパフォーマンスに優れているのではないかと。
183	地元木更津のアクアラインのように料金が高くないことを望む。
184	関門トンネルの代替路ではなく、関門トンネルではなく、新しく作る道路を通して関門海峡を渡ろうと思える通行料金、通過に要する時間、アクセスの利便性が重要。代替路と考えているようでは関門トンネルの渋滞は解消されないし意味が無い。
185	・都市高速にし、玄海方向の高速移動＋高速料金低下 ・第3案で都市高速にするか、バイパス道(無料道路)
186	料金の問題できる限り安く！
187	彦島在住ですので、安定した移動手段は欲しいです。但し、安いに越したことはありません。
188	橋の建設に大きなお金をかけるより、小倉駅のフェリーを復活して欲しい。
189	車で移動できる無料の道路が欲しい
190	利便性、観光しやすく(安い値段)
191	前提として、航路を支障しない工事が大切だと思う。(航路はそれこそ代替が無い)。自動車だけでなく、歩行者でも利用可能なルートがあれば、望ましいと思う。(そのための使用料は支払う)
192	無料で！
193	通行料金が安ければよ気軽に利用しようと思う。小倉の場所がいいが下関の場所をもう少し市街地にするといいと思う。
194	安い料金で早く完成してほしい。
195	仮にできた場合料金無料orトンネルと同じくらいがいいかと
196	本当に2本の橋が必要か？(現状の橋も修理中トンネルもあり)物流の量、人口も減少している状況でコストに見合う便益があるのか疑問
197	供用時の利用料金

整備費用が安いこと

No.	自由意見
198	市民としては費用を抑えるためにもっとも重視する交通渋滞の緩和や早く隣接する地域に行くことを目的として考えてほしい。
199	<ul style="list-style-type: none"> ・今、特別に不便に感じていない。時間もそれほどかかるとは思わない。 ・小倉東断層の上で安全性はあるのか。 ・渋滞はトンネルの無料化、3号線、199号線の車線増にするべき。 ・有料道路になるが採算は取れるのか、橋より今はコロナに回すべき。
200	案②が良いです。安全な道路にしてほしい。無料にしてほしい。
201	北九州地区の活性化のため新道路は必要だと思います。費用が掛からない②案を支持します。
202	災害時等の自然災害時は無料(通行)にするべき。近隣住民への配慮(騒音)等をすべき。
203	道路整備した後に新たな渋滞が生まれないようにしてほしい。500円以上は払いたくない。案③が利便性がよさそう!
204	渋滞を緩和してほしい。有料だとしても高すぎるとつかわない。
205	③案で費用、維持費を抑えてほしい。
206	コストが安い案②が理想です。
207	北九州市と下関市の費用負担割合はどうするのか。私個人としては別に作らなくてもいいと思っています。特に困っていないので。
208	通行料が高すぎる。特にトンネル。いつ無料化させるのか具体的に知らせてほしい。
209	無料だと嬉しい。案③がいい。
210	今の道路と同じ料金にする。
211	<ul style="list-style-type: none"> ・渋滞を減らす ・料金が安いこと
212	通行にかかる料金
213	関門トンネル、関門橋があり、第3の橋の必要性が認められない。費用についても高額でありもっと福祉等に回してください。
214	本来、現在使われているルート(トンネル・橋)に関して、問題点はないはず。コストのことを考えても撤廃すべきかと思います。その費用を他の方面に医療費、福祉等に回すべきです。この案には全面的に反対します。
215	⑭
216	新しく建設するより関門トンネル、関門橋の料金を下げるべき
217	今後関門トンネルや関門橋同様に長期間にわたって使用されるもののため、整備費用等を抑える事に重点をおかず、よいものを作るようお願いしたい。
218	海を渡る距離を短くし、既存国道へのアクセスを効果的にでき、かつ経済的な工法での施工が望ましいと考えます。
219	案②コストが安い(最短ルート)

整備費用が安いこと

No.	自由意見
220	使用料
221	1. どのルートを通っても下関市彦島から中国道へ結ぶ道路が整備をされないと下関市にとっては常時渋滞となり大迷惑。旧彦島有料道路(現彦島道路)も今のままだったら通行可能な車両が限定される。 2. 下関は「災害のリスクが低い場所」と下関市は議会で発言しており、災害時の代替路と考える必要なし。 3. 2500億円～3500億円もかけるお金があれば、別のところに使ってほしい。
222	通行料金がなるべくかからないようにして頂けるとありがたい。(関門トンネルと同程度の料金であれば利用する)
223	予算の額から考えると、世界に誇れる道路ができると考えますので、実用性以外の面からの検討もよろしくお願いします。
224	本当に必要か再検討してはどうでしょう。また、設計できるのか(科学的、地理的に)疑問です。
225	有料道路に接続すると、利用者が想定より見込めなくなるのではないか。(無料化を望みます。)
226	コロナ対策にお金を使ってほしい。国、県、市がいくらづつだすのか？150万の借金があるのにこれ以上は不要不急の工事。
227	不要不急なものであれば、予算をもっと市民、住民のためにまわしてほしい。特に子供たちの教育(少人数学級のため)に、福祉にも充実してほしい。
228	完成後、台風等の影響で通行止めにならないこと。ルートによるコスト比較は出ているが、構造によるコスト比較検討結果はどうだったのか。整備費は通行料に影響するため、安いことが望ましい
229	より安い費用で下関ー北九州間が早く移動できるようになり、関門橋・トンネルや国道2号3号渋滞緩和になれば良いと思います
230	関門トンネルのETC化が①や③の解決にはまずすべきことと思いますが、次に無料化でしょうか
231	環境問題、費用、交通はもちろん重視していただきたい内容であるが、九州と本州を結ぶ2本目の橋？として立派、誇らしい、美しいと感じるものを作っていただきたい。
232	整備費用については、計画時から竣工までの間に、大きく膨れ上がっていくようなことがないように精査をお願いしたい。
233	ほとんど本州側に車で行くことがないため、建設の必要性があまり理解できない。 例えば、関門海峡大橋が耐用年数的に使用できなくなるということであれば理解できるが、単に渋滞解消や災害時の迂回ルートのためということであれば、巨額の費用を用いて建設することについて、疑問に思う。具体的に費用対効果を示してほしい。
234	道路建設のみではなく、道路維持に関する費用についても十分に勘案すべきと思います。
235	関門トンネルも老朽化が進んでおり定期的な工事による通行止めも多い。故障車が出たら退避場もなく渋滞または通行止めとなる。関門橋も風や雪など自然の影響を受けやすいので迂回路とはならないが新たなルート確保は必要と考える。若戸トンネルのような危険なものに投資せず、安全性やのちのメンテナンスに配慮したとこに費用をかけてほしい。費用をケチると不具合対応に倍以上の費用がかかる。
236	これだけのコストをかける必要があるか疑問である。関門橋でも不自由していません。無駄な公共事業だと思います。の地元対策のための公共事業と思われる。やめたほうがいいです。
237	大金をかけて整備するものなので、道路整備による影響よりも整備することによる効果を重視したほうが良いと思う。 可能であれば北九州都市高速との接続ができればなお良い。
238	できるだけ安く作り、通行料金を安くしてほしい。

⑭重視すべき事項(道路整備による影響)

整備費用が安いこと

No.	自由意見
239	青で示した案が、安価で都市への渋滞緩和やアクセスといった点で最良と感じた。
240	親が関門橋建設に従事していたこともあり、その見事さやその後の本四架橋への技術伝承など、単に本州と九州の往来のための構造物という枠を超えた素晴らしい資産であるという思い入れがある。 ルート選定にあっては整備・維持管理費用の面も重要であるが、できれば見た目が映え、日本の技術力を存分に発揮した橋梁形式となるよう位置選定を願いたい。
241	今後人口減少、高齢化の進展を迎える中、巨額の国費、県費、市費を投じて整備する必要があるのか？維持費まで試算して便益があるという説明は十分か？現状雇用を創出する目的で、次の世代に維持費負担など痛みを先送りするだけという行政内部意見はないのか？北九州市は都市計画で逆線引きの可能性も検討するなど、縮小社会に向けて自戒出来る優れた自治体と思っていたのに、事業推進ありきのアンケートで大変残念です。
242	14項の「整備費用が安いこと」に関してあまりに抑えすぎて後々苦労や後悔しない為にもコストカットを意識しないでほしい。(例：)
243	維持管理のコストも考慮すべき
244	新たな橋は今必要を全く感じません。その膨大な経費は民の税金によりますがこの日本の財政は日の車です。こんな無駄な公共投資は必要ありません。
245	人口減少、経済的地位の低下を考えると費用対効果が悪すぎる。関門橋の架け替えやトンネルの改修だけで十分と考える。本州と四国間の橋が多いのは理由にはならない。
246	道路整備による経済面の影響を特に重視すべきだと考えます。
247	関門国道トンネルの料金を60年以上も徴収し続けて、トンネルでの渋滞が解消できないのは行政の怠慢としか思えません 新ルートが無料で通行できるならともかく、選定したところであらゆる混乱と渋滞は避けられず 関門国道トンネルの機能強化を経てから新ルートの選定はされるべきではないですか？
248	災害にも対応できるようにトンネルでしかも予算をそこまでかけなく、渋滞の緩和になれば一番の理想です。
249	長く使うものなので、建設も維持管理も安価で長持ちするのがいいと思います。 通行料金は関門トンネル並みでお願いします。
250	①3500億円もかけて橋をつくるよりコロナ対策費を充実させるべき。 ②北九州市と下関市の移動が10分程度早くなるだけの無駄遣いはするべきでない。 ③有料道路なのに使用料を示さず意見を求めても適正な回答とは言えない。
251	コロナで経済が大変なので作るべきでない。もし作っても通行料が高くなって利用者が少ないと思う。人口が減っていくのだから利用者は少数となるから作ることに反対。作るべきでない。
252	無駄遣い 必要ない
253	不要不急の結論が出ており、活断層の存在さえ指摘されている。バカなことはやめて国民のために税金は使うべき。

※個人の権利利益や法人等の正当な利益を害するおそれがある発言等は非開示としている

整備費用が安いこと

No.	自由意見
254	JR線のトンネルも老朽化していると思います。今回の検討事項に入っていると良いと思います。北九州市は地方公務員数が人口比率比較で多いということもあり財政が逼迫していると思います。子供たちの世代へのツケ回しになるような投資であれば反対です。
255	橋も道路も今のみで十分です 無駄なお金使わないで福祉教育に回して欲しいです 仕事もなくなって収入も減ってます なんとかして欲しい!!
256	橋も道路も今のみで十分です 無駄なお金使わないで福祉教育に回して欲しいです 仕事もなくなって収入も減ってます なんとかして欲しい!!
257	整備費用が安いことは当然とめるところであるが、費用に換算しにくい自然への影響についても考慮に入れることも重要であるとする。額面だけの費用だけで判断しないようすべきと考える。
258	台風等で関門橋が使えないときでも通行できる事が何より。となるとトンネルか。 この場合小倉東断層を避ける必要があるため、ルートは彦島塩浜と小倉赤坂を結ぶラインとなる。 小倉側では国道199号線、3号線にトンネル出入口を設け、北九州都市高速の富野PA付近にJCTを設けると渋滞も回避できて便利。 彦島側では彦島道路を延長して接続となるだろうが、台風時でも利用できるよう、塩浜のトンネル出入口ではすぐに一般道に接続できるようにするのが良い。 コストもできるだけかけないよう、沈理工法とするのが良い。
259	完成した場合の通行料金が現状の橋やトンネルと同じかほとんど変わらないことが大切だと思います。早期実現を期待しています。
260	コロナがどうなるかわからない中、今こんなことにお金を使うことより少人数学級にしたり病院、介護などの充実に使ってほしい。
261	コロナの時代 大型公共事業より市民のささやかな暮らしに予算を回せ
262	人口も減少するなか、こんな道路が必要とは思わない。また、コロナ禍でもっと税金の使い道を考えてほしい。
263	財政にも限度ある。使い方を考えろ!誰の為の政策か?
264	作る時にしっかり丈夫にお金をかけて将来的な維持管理費を下げる方がいい。多少の建物移転は仕方なく補償することで理解を得るしかない。目先の議論(安いが一番)に惑わされず、生い先が短い関門トンネルの世代交代を促し、関門橋と複数ルートを堅持するのは、次世代に対する現世代の義務だと思います。
265	こんな道路は要らない。コロナ対策にお金を使ってください。
266	B/Cが重要だと考える。

整備費用が安いこと

No.	自由意見
267	造った後、できるだけ維持費は少なくすむほうが良い。 あと、いつも思うのだが、北九州市内の移動があまりにも不便。公共交通機関を使っただけの移動はとて無理。だから北九州市も、空港も発展しない。 市外から人を呼びたいのであれば、それを考えたうえで造らないと意味のない橋をかけることになる。
268	産業、商業共に再発展の為、2の案が最適だと考えます。 私は若松育ち、現在も若松区民です。 小倉北区や戸畑区に住んだこともあり、また若松から八幡東区への通学、若松から小倉南区まで通学した事があります。 体感的に、隣接の戸畑区民であっても若松からのルート1案は利用しにくいです。 3案は、[REDACTED]でのイベント時、北九州マラソン等の再開や総合展示場での各種イベント時の事を考えると小倉駅周辺の渋滞が懸念されると思います。 予算的にも比較的安価なものもあり2案に賛同します。
269	重視すべき点は無し。お金の無駄遣いをしないで欲しい。
270	若戸大橋のように公営ギャンブルの売上の一部を使用し、当初から無料にしたほうが利便性も高まる。
271	早急に必要な事に税金を使用してほしい
272	物流に関しては、関門橋の料金をトラックだけ安くすれば済む話。 橋、もしくはトンネルの新しい道路の必要性はものすごく感じるが、その整備の前に、日明側、彦島側のどちらも国道からのアクセスが現状悪すぎる。そちらの整備も早急に行わないと、今のまま接続しても、利便性が悪すぎる。
273	税金の無駄遣い
274	ライトアップされたらきれいな道路になると良い。(撮影に使える等。角島大橋みたいな) 費用はケチらず、良いものを作ってほしい。自転車道も確保されると良い。最低でも片側2車線は必要。
275	通行料金がいくらになるのか？現在、都市高速を利用してトンネルか橋を利用してます。橋を通れば1,000円近くかかるので、それより高くなるのであれば利用しないと思います。
276	安く 動かす 最短で！
277	北九州と下関間の移動は無料で移動出来る事が重要だと思います。その方が経済活動等に対する効果も大きく総合的なメリットは大きいと思います。
278	工事の入札方法に対して談合などない様切に望みます。無駄な税金を使わない様にして下さい。贈収賄は絶対に駄目です。
279	①関門橋の利用率がわかりませんが、新橋が有料になる場合、利用率はそれほど多くないと思われるが、②北九州市民として便利になることはありがたいのですが、全国的に人口が減少する中で、7分を早めるために巨額の投資してもいいのかなとも思います。
280	そもそも必要がないのでは。他にもっと予算が必要な案件が多数あると思われる。軍事的にはトンネルの方が適切。

※個人の権利利益や法人等の正当な利益を害するおそれがある発言等は非開示としている

①～⑭の重視すべき事項以外の意見

下関北九州道路の必要性等

No.	自由意見
1	早く次のトンネル(下関・北九州道路)を作ってください。今のトンネルがいつ崩落してしまうかととても怖いです
2	第2関門橋を早く作って欲しいです。もう私が利用することはないでしょうけど…。関門トンネルを出たところからバイパスを作って欲しいです
3	彦島田の首から門司へトンネルができればいいと思います。都市高速の大里インター九州自動車道の新門司インターへ早く行けていいと思います。でも早く着工してください。よく通行止めになるので不便です。関門橋は割引にならないし、最悪です。早くトンネルを
4	案②希望よろしく
5	下関・北九州間で行き来しながら生活している人が思った以上に多いと、コロナ禍で痛感した。今は活発な交流を進められないだろうが、海を渡る距離以上に両市民の生活はつながっていると思うので、災害時の為も含め両市をつなぐパイプを一刻も早くつくっていただきたい。そして、その先に車・電車の交流のみでなく、エコにむけてひんぱんな周遊バスなど公共機関での移動の強化をすすめてほしい
6	早期の実現を願っています
7	一日も早い着工を望みます
8	案②がいい
9	案②がいい
10	案②がいい
11	案②がいい
12	渋滞を解消するためにも下関・北九州道路が一日も早く完成することを願います
13	先日、関門橋は強風のため、長時間の通行止め。また関門トンネルは事故のため、通行止めのため車両にて関門橋を渡ることができません。アンケートの3通りでは九州自動車道で下関へ向かっていたらすごく長時間かかる遠回りになってしまいます。現在のトンネルのすぐ横にトンネルを造ったほうが全て便利になると思います
14	移動が時短になり、スムーズにでき渋滞の緩和になる。九州と中国を繋ぐルートが他にないため設置して欲しい(災害時や橋やトンネルの通行止めの際に必要である)。ルート帯案は案③に賛成です(海峡渡河幅最小ルート)。コストも低めで一番需要があると感じます
15	移動が時短になりスムーズにできる。渋滞の緩和になる。九州と中国を繋ぐルートが他にないため設置に賛成です(災害時や通行止めの際に必要である)。ルート帯案は案③に賛成です(海峡渡河幅最小ルート)。コストも低めで一番需要があると感じます
16	移動が時短になりスムーズにできる。渋滞の緩和になる。九州と中国を繋ぐルートが他にないため設置に賛成です(災害時や通行止めの際に必要である)。ルート帯案は案③に賛成です(海峡渡河幅最小ルート)。コストも低めで一番需要があると感じます
17	移動が時短になりスムーズにできる。渋滞の緩和になる。九州と中国を繋ぐルートが他にないため設置に賛成です(災害時や通行止めの際に必要である)。ルート帯案は案③に賛成です(海峡渡河幅最小ルート)。コストも低めで一番需要があると感じます
18	⑨～⑭は意味不明。寝言は寝て言え
19	⑨～⑭は意味不明。無駄な金を使うな
20	関門トンネルで事故があると大渋滞になるので困ります。案③だったら利用するかなと思います
21	案②のルートが良いと思います
22	案②のルート希望。ルート選択の項目を入れて欲しかった

①～⑭の重視すべき事項以外の意見

下関北九州道路の必要性等

No.	自由意見
23	早く第2関門橋を作ってください
24	現在、通勤で毎日(平日のみ)関門トンネルを利用しているが、事故や悪天候による通行止めまたは通行規制時に大渋滞に困っている。一日も早く代替路を建設して欲しい。設備維持のため、有料道路になることは仕方ないと思う
25	⑨～⑭は意味不明。選挙時、マニフェストで言っていたのか
26	⑨～⑭は意味不明。■■■■を支持した覚えはない
27	福岡県北九州市内で生活できるので何も思わない
28	台風や災害の際、通行止めになる場合を考えて、下関・北九州道路は早急に作るべきだと思います
29	早く下関・北九州道路を完成してほしいのですが、自然環境、景観資源に悪影響が及ばないように計画を行って欲しいです
30	車だけではなく電車や徒歩のことも考えてほしい。よく電車がとまったりおくれたりして困りいつも車になってしまいます。案②のルートが交通状態、お金、色々と良いと思います
31	関門エリアは下関・北九州と別の生活圏ではなく、ひとつの生活圏です。また、国にとっても重要な拠点です。もう一本別のルートが必要不可欠です
32	①「本計画が本当に必要なのか」が分からない。「現在の関門トンネルと関門橋で十分ではないか」と思うので、計画中止を希望する。②本計画を実施する理由を説明し、国民の納得を得られるのであれば問4-1の回答である
33	案②がいい
34	関門橋・関門トンネルの2本があれば必要ない
35	下関北九州道路の下関側の起点(彦島)までの下関市内のアクセスも整備していただきたい
36	早期実現が望まれる
37	第2関門橋を絶対に早急に作るべきだ。これは下関、北九州だけの問題ではなく、日本国として考えた場合、今の橋・トンネルだけでは対応できない。理由1.九州での高速道路が整備され、関門橋の利用率が高くなっている。2.福岡市の急速な人口増により、人・物流の移動が活発である。現在、台風等で橋が通行止めになったとき、トンネルの大渋滞、それにより下関市内も渋滞がひどくなり、市民の生活に多大な影響がある。よって第2関門橋は必要だ
38	門司まで行かずに済むように早期実現していただきたいです
39	なぜ、下関北九州とするのですか？北九州下関道路にして下さい
40	仮であっても「下関北九州」道路と付けないほうが良い。下関より北九州市のほうがはるかに大都市である
41	関門トンネルは古くて耐用年数がきていますので、早急に早く代替路をつくるべき
42	下関北九州道路早く検討して下さい
43	新しい道路は必要である。防災上、必要である。早く検討すべき
44	小倉都心～下関市街地が両市にとって素晴らしいことだと思います。是非早い実現をお願い致します
45	早く施工にかかること
46	都市間のアクセスよりも九州～本州のスムーズな流通を主体に考え、都市中心部の渋滞状況の悪化は避けるべき。国～自治体の行政連携を徹底して、セクショナリズムを廃すべき。人道・自転車道を併設すれば、しまなみのような観光資源となり得る。よって案①が最適。案②が次点

※個人の権利利益や法人等の正当な利益を害するおそれがある発言等は非開示としている

①～⑭の重視すべき事項以外の意見

下関北九州道路の必要性等

No.	自由意見
47	全体的に考えて案②がよいと思います。計画立案のお仕事は大変だと思いますが、北九州市民、下関市民のため、よろしくお願いします
48	案①(臨海部ルート)だと、一般市民としてあまり恩恵がない。門司から下関まで50分近くかかるので、市街地(北九州側)に近いほうがとても助かります
49	案①のルートが良い。産業、物流輸送がこのルートを通れば渋滞緩和に繋がると思います。トラックが普段も多いので
50	北九州市内、区ごとの意見も聞いたほうが良いと思いますよ。小倉と八幡では利便性についての考え方が違うでしょうから
51	便利ばかり重視しないで下さい
52	往来がしやすくなると老後の不安も和らぎ助かります。文化交流にも役立つと思います。早く完成することを祈っています
53	トンネルと橋だけでは弱い。九州本州がつながる唯一の地点だけに強化が必要
54	1日も早く作って欲しい
55	ムダなものよりもウイルスや自然災害対応に全力を
56	関門橋、現在のトンネル、新しいトンネルを3本使用できるように
57	新ルート不要
58	維持コストを軽減するだけではなく、稼げる仕組みを取り入れるべき。例としてネーミングライツ(例:安川電機大橋やTOTOブリッジなど)の導入や景観を損なわない範囲で、広告看板や大型ディスプレイを設置して広告料等で稼げる橋を目指すべき
59	橋とトンネルがあるので必要性を感じない
60	案③が絶対良いです
61	特に必要がない
62	案③が絶対良いです
63	案③が絶対良いです
64	案③が絶対良いです
65	私達が生きている間はなるべく早く実現して欲しいです。安心安全で。暑い折、皆様体に気をつけて頑張ってください
66	関門にこだわらず、北九州全部と下関。人々がそういう発想を持てるようなPRに行政は心がけてほしいものです。私も今は八幡ですが、もともとは門司。そう痛感しています。八幡に来てからが長いので
67	必要ないと思います
68	早急に整備していただきたいです
69	このアンケートの目的は何でしょうか。全て作ることが前提としか思えませんが。このような前時代的な工事はやめるべきです。橋は必要なしと考えます
70	橋を作ることが前提の質問であることが不思議です。コストパフォーマンスを考えたならこの橋が必要だということにならないと思いますが。だからつくこと前提の質問には答えられません

①～⑭の重視すべき事項以外の意見

下関北九州道路の必要性等

No.	自由意見
71	下関と小倉が近くなり、お互いに行き来しやすくなることを願います。そして、公共のバスを是非、運行して車のない方も往来できるように希望します。ルート案③の実現を期待します
72	北九州～彦島のルート全く必要なし。バカげている。喜ぶのは土建屋さんだけ。フェリーが廃止になるところになぜ橋が必要か。このアンケートもはじめに答えありきではないでしょうか
73	計画からすでに年数を要していますが、やる・やらないをもう少し早く決めたほうが良いと思う
74	橋は必要ないです
75	下関市彦島の住民として当地の発展に資すること。海峡の景観の利用(遊歩道、モノレールの延伸はどうか)の設置…通行料徴収。JRのトンネルは1942年開通、万が一不通などと重なると彦島と下関市内西側の住民は関門橋、国道への大回りとなる。下関・北九州道路の話は随分前からある。早く建設して欲しい。北九州市内の(特に小倉駅)車の渋滞は目に余るものがある
76	車だけではなく、移動時の人への配慮や車がない人へのメリットなどを明示していただきたいと思います
77	本気でやる気があるのでしょうか。この話で出るようになって数十年になると思う
78	そもそも必要と思わない。ムダと思う。このコロナ禍にまともな対策もせずこんな税金の無駄使いの建設強行ありきのアンケートを送ってくることに現政権、国交省の感覚を疑う。今するアンケートじゃないでしょう。国民が苦境にあえぐ中、信じられない
79	下関北九州道路ができてほとんど利用することはないので、設置の必要性を感じません
80	道路ばかり整備したり、作ることに反対。他にすることがあるのではないですか。人口減少しているのに作る必要はない
81	今のままで大丈夫です
82	強風時に橋が通行止めになる。トンネル内での事故等で通行止めが多く、もう一本通行できるトンネルが必要。現在は門司のみにあるが、小倉に通じる道路が必要(案②が移動しやすく最適と考えます)
83	橋が必要ないと考える
84	小倉駅や西港への連結は今でも渋滞するのでNG。若松へは無意味(投資回収は期待できない)※第4ルートとして小森江～大里あたりが最短で大里インター、新門司インターからの回避できる第4ルートを提案致します
85	安く早く作って欲しい
86	人口が減少しているので必要ないと思います。人口が増政策を(関係ありませんが)
87	代替道路は彦島～日明を望みます。※最近、誰か警察に通報したのかわかりませんが、やたらと墓参りの途中に何度も関門トンネルの上下1回ずつや派手にサイレン、マイクで来て困っています
88	代替道路は彦島～日明に向けて作って欲しいです
89	数年に一度の利用のため、必要性を感じません
90	総合的に考えれば案②
91	完成まで30年？私はこの世にいないでしょうが、必要な道路でしょう
92	反対
93	今より身近になれば交流が増え、お互いの経済にとっても良く、悪い理由がひとつもないように感じます。是非実現してほしい。できるだけ早く
94	代替路を作るなら作るで早く取り掛かってほしい(スピード性)
95	橋の中央部に人工島を作り、デパート、スーパー等を作り、人を呼び寄せる施設をこさえたらどうですか

①～⑭の重視すべき事項以外の意見

下関北九州道路の必要性等

No.	自由意見
96	橋の中央部に人工島を作り、観光地化する
97	橋の真ん中に人工島を設けて、見学ツアー等を作ったらどうですか。さらに海中の魚が泳ぐ橋を作って、魚の泳ぐ様子を作れば子供が喜ぶかと思えます
98	必要ないと思います。もっと違う用件に予算を充てるべき。次の選挙には■■■■に投票しないかも知れません。このままではこのアンケート自体が無駄な費用だと考えます。道路がつながったビジョンも全くなし。くだらない
99	一番重視すべき点は利便性が高いことだと思います。住んでいる場所によって、案①、案②、案③と人によって利便性がいいところは変わりますが、トータル的に考えても小倉駅に一番近い案③がいいのではないかと思います。案②になると、199号や他の道路が渋滞するのではないのでしょうか
100	災害・事故等の代替路として必要である。施工中の影響が小さいことと、整備費用の安いルート2案が良いと思う
101	渋滞なく走れるようにするべき。途中にパーキングも作って下さい
102	地元の人間として早く実現してほしい。大きな金が動く事業です。国民の税金です。利権や汚職など絶対にならないよう国民のために頑張ってください
103	この道路が必要だ
104	②③の渋滞緩和。関門下、関門橋の補充能力として。施工費用の軽減をして、補償費用をより少なく。九州と本州との流通効果が望まれる。早期完成は目指すべきだと思います
105	現在、コロナで北九州から来るの？ってときのアンケートはどうかと思います
106	都市高との連結希望
107	北九州市の中ではやはり若松区の発展が遅れているので、若松区を通すほうが良いと思う
108	自然災害が多い現代において関門トンネルの老朽化は特に不安要因です。早期の下関・北九州道路の建設を望みます
109	国道2号3号の渋滞が緩和されるとしても小倉駅北や西港でも時間帯により渋滞が現時点でも見られます。②③案も慎重にご検討願います
110	第3のルートとして、市内間の移動と専用道利用の移動と考えて進めるべきである。アクセス・接続道路までの整備をして欲しい。また、早期の整備完了が望まれる
111	災害時のことを考えると橋よりトンネルの方が良い
112	人及び自転車も通行できるようにして欲しい
113	本州との通路は門司しかなく、2本あれば災害時や交通緩和、物流・人の流れも多くなり、下関がより近くなる。3本の案のうち、市の中心位置がある案②が条件を備えていると思う
114	将来のためにぜひ作って欲しい
115	できる限り少ない経費で。建設後の収支明細を一般にもわかりやすく公表して欲しい
116	早急に工事を始めて欲しい。本州との活性化と緊急時に対応できる
117	生活が大変な今、このような事業は必要なし。心して考えるように
118	公共事業にはお金の無駄使いがきつとはびこっているように思うので。案③のルートが一番最短のように思えるので良いと思う
119	必要なし

※個人の権利利益や法人等の正当な利益を害するおそれがある発言等は非開示としている

①～⑭の重視すべき事項以外の意見

下関北九州道路の必要性等

No.	自由意見
120	小倉北区西港に下関から通勤するようになるため(半年後から)通勤時間が短くなると大変助かります。ルート案②を希望します
121	仕事で毎日、下関から日明(西港)まで通勤しています。案②のルートが完成することで、渋滞の緩和につながるので、是非案②のルートで完成することを願っています
122	ルート②が良いのではと思います
123	賛成です
124	できればバス・トラック専用になればトンネル・橋が通りやすくなると思います
125	地元住民の意見は大切にしたいと思う
126	下関・北九州が福岡へのただの通り道にならないように新ルート自体が付加価値のあるものにして欲しい
127	道路がガタガタになって危ないので早急に整備して欲しい(下関市)
128	物流、観光、工業が発展。渋滞の緩和。新たな観光スポットが期待できるならいいと思う(①臨海部迂回ルート)
129	新しく下関～北九州へのルートができることは物流や代替路として賛成ですが、コロナ感染が拡大している今、まずは医療に対して税金を使うべきでないでしょうか。終息、コロナの特効薬ができてから話を進めていけたら良いなと思います
130	案②のルートを希望します(最短であり、市街地を回避ルート)上記⑧代替路として活用はもちろんですが、一般車両と物流車両を分けて利用することも検討して欲しい(料金等調整し、一般車両より運輸車を安くする等)。コロナ禍の今、一般市民の要望より(暮らしや観光面)も物流面を重視すべき。コロナが終息したとしてもこの意見は変わりませんが、コストを抑えることよりも安全性の高い業者(信頼できる)を選んで下さい。下請けの下請けの下請けなどダメ
131	やはり下関に行くとなると門司港まで行かなくてはならないのが不便。この中では案②が良いと思う。西港に市場もあるから。検討してほしいのは雨量が多いときは199号は冠水するので、道路の整備をして欲しいです(■■■■付近)
132	トンネルは長くて1本しかないので広げるかラインを増やして欲しい
133	家屋・事業所の移転が少ない案②に賛成します
134	案②(集落・市街地回避ルート)がよいのではないかと思います
135	案②がベスト
136	案③がより便利になると思う。都市高速とつながれば利用しやすい
137	新しい道路を整備する必要なし。小倉一下関間の鉄道の本数が減るとよくない
138	案②③どちらかを希望
139	案③が良いと思います
140	案③を希望します
141	案②を特に希望します。都市高速との利便性もよく、山口県との交流も増し、経済効果が大きく見込まれる。特に山陰道の整備をすることにより、山陰への経済効果が見込まれる可能性が大である。小倉市街地回避とコスト面で案②が適正
142	案②を希望する。日豊線大分行橋との交通も良くなり下関との交流や山陰との交流も良く観光も増していく。案②の場合、八幡戸畑若松区との利便性及び流通、福岡市からの交通がスムーズとなり、小倉市街地の混雑が抑えられる。コスト面でも安くなる
143	下関と小倉の市街地を結ぶことにより、両市の経済効果が増大する。北九州の都市高速を結ぶことにより、行橋中津方面からの利用者も増大し、下関山陰方面への観光が増える。経済効果が山陰方面も拡大する。案②を希望。市街地混雑回避できる

※個人の権利利益や法人等の正当な利益を害するおそれがある発言等は非開示としている

①～⑭の重視すべき事項以外の意見

下関北九州道路の必要性等

No.	自由意見
144	橋の色は若戸大橋の色と同じ赤色が目立ち美しいと思い、赤を提案します。案②を希望します。経済効果大。小倉市街地の混雑が予想される日明西港地区は倉庫群が多く、工事費用が安くなり、福岡方面からも近く流通面でも適している
145	必要性のない者にとってこのアンケートが税金のムダに思えます。もっとアンケートの有効な方法を検討願います(SNSやネットのみなど)
146	北九州市と下関市の活性化に重点を置くならば両市を環状線で結び、両市を通過する他県車が溢れないようなコース取りをするべきです
147	私は⑧代替路として案②ルートが実現できればと思います。私は下関に行くことはあまりないのですが、毎回のよう国道3号や199号を利用するので、国道の渋滞は通勤や毎日の生活に直結します。長年、実現してほしいと思っていたことなので、ぜひ作って欲しい道路だと思います
148	響灘地区から結ぶ道路を検討いただきたいです
149	早く作って下さい
150	早く作って下さい
151	道路を造る前提のアンケートはおかしいと思う。作らない選択肢があってもよいのでは。特に①自動車離れ②少子高齢化③物流の効率化(共同運行、自動運転の実現)④巨額の費用が必要。完成時の利用車数は※災害や事故などの通行止めは当然と考えては。以上の理由から作るの反対。完成予定日?
152	生きている間にできて欲しいです
153	とにかく早く作って欲しい
154	ルート帯案②希望。起点市:旧彦島有料道路 終点市:北九州都市高速道路
155	私個人としては必要性を感じていない。北九州と下関の人口・交通量では今のままでも良いと思う。他にお金を使うべきところはあるのではないかと考えています。もう一点は20～30代のこれからの若い世代の意見を聞いてほしい
156	ルート帯案②希望。起点市:旧彦島有料道路 終点市:北九州都市高速道路
157	ルート帯案②希望。起点市:旧彦島有料道路 終点市:北九州都市高速道路
158	北九州市、戸畑区民です。下関駅(唐戸市場)から戸畑駅(唐戸市場)などに行くとき、高速→橋(お金がかかる)戸畑→小倉駅→199号→トンネル車で40分(電車20分)早くできてほしい
159	優先順位を守って、利用者のニーズがあることなら良いと思います
160	案2のルートがいいです(日明回り)他のルートでは都市部には遠いし、今のトンネルと変わらないです。コストも一番安いので、良いと思います
161	下関市街地の空洞化は避けるべき(将来が心配)。⑭と⑨を最大限に重視すべき(税金が投入されるから)。ルート帯案3つを示しておきながらアンケートには選択肢が出てこないことに疑問を感じる
162	案2日明ルートが良い。コストが安いのが一番
163	案2ルート希望。小倉都市部に近いこと。コスト安いこと。本州への道が一つしかないことは不安です(下関トンネルは古いので)
164	早期着工、早期竣工を希望します
165	年配者(老人)に優しい計画にして下さい
166	ルート帯案②(集落市街地回避ルート)が好ましい。コロナの影響や財政事情等を勘案すると整備費用を抑えることが大切
167	あまり使わないのでよくわかりません

※個人の権利利益や法人等の正当な利益を害するおそれがある発言等は非開示としている

①～⑭の重視すべき事項以外の意見

下関北九州道路の必要性等

No.	自由意見
168	案②でないと街中が大変なことに
169	1.都市間の直通、最短が良い 2.両市の中心を直通で結ぶコース安全に早く繋ぐ必要あり
170	子供が小さいときは(15年くらい前ですが)よく関門トンネルを利用していました。シーズン中は3号も随分、トンネルの前から渋滞して、とても時間がかかっていました。トンネルを広げて、2車線ずつにしたり、2階建てにしたりできないのだろうかと思ったこともありました。私自身はあまり利用しなくなりましたが、なるべく早く新しい道路ができるのは利用者にはありがたいことだと思います
171	下関インターより新道路を北九州都市高速に接続して周回ができるようになれば良い代替道路として使用できる
172	ルート帯案は2案が望ましい
173	ルート帯案は2案が望ましい
174	帯案は2案が望ましい
175	帯案は2案が望ましい
176	関門トンネルの老朽化に伴い、毎年工事をするよりも新しいルートを作ったほうが長い目で見たらコスト的にも安いと思いますが、どうでしょうか。特に近年の大雨により関門トンネルや関門橋の通行止めは通勤に利用している者には多大な負担です。関門橋は強風で通行止め、大雨で通行止め…はっきり言って役に立ちません。できるだけ早い着工を望みます。個人的には2案が良いと思います。下関側は彦島有料～北浦バイパスと市内外問わず、アクセスが良いと思います。新しいルートができて通行料はできるだけ安くして下さい
177	⑩については質問が曖昧すぎる。詳しくしてほしい。根拠がほしい。⑭については生活で使用するものなのにコスト重視するのは安全面を考えてもおかしい。いかに安全にできるのか何十年も使うことを考え、維持、再生について重視すべき
178	案②が良いと思います
179	目先のことよりも10年後、20年後にも良いものと言われるものを作っていただきたいと思います
180	新道の期待は大きなものです。新道を通ってみたいです
181	設問に新しい道路建設の必要性を
182	案2が良いと思う。日頃通勤にトンネル・橋を利用しているので災害時や事故で橋が通行止めになると長時間の渋滞やトンネルで事故になり両方使用できないので代替路が欲しい
183	案2がいいように思う
184	関門橋が天候により通行止め。トンネルに回ると大渋滞。おまけにそれが原因で事故。家に帰り着くまで20～30分で帰宅できるのが、4～5時間かかった。天候に左右されないトンネル方式が良いと思います
185	③コースもということも考えましたが、次世代産業の中心の響灘地区を考えると①コースが最適だと
186	整備費用は安いほうがいいと思います。案②が良いと思います
187	災害等が発生した際に現在のトンネルは古すぎて心配です。トンネルと橋はほぼ同じ位置にあるので、片方しか使えない時の渋滞は本当にすごいので、早く3つ目の道が欲しいです。他県の方からも色々言われても、地元にいる者としては必ず守るものであると思っていますので、早期完成を願っています
188	予定費用が開始後、増額するケースが他によく見られるため、費用の件については十分に注意をして実施してほしいと思います。案②か③が妥当だと思います。早期に対応して下さい
189	道路ができることは賛成です。早くして欲しいです
190	ルート②案希望です。早期着工に期待します

①～⑭の重視すべき事項以外の意見

下関北九州道路の必要性等

No.	自由意見
191	通行料金が安く、ETCが使えること。毎日利用するので、100円以下が望ましい(普通車)案③が最も有力、便利
192	どのルートでも私の自宅からだと便利ですが、山口ー小倉間が繋がるとJRとの乗り継ぎ(JR、車、バス)なども便利だと思います
193	年に一度くらい主人の運転で行くくらいなので、必要性がわからない。あればいいのだろうけど、なくてもいいかな。それ以上に道路整備による影響がどのくらいになるのかが気になる。観光にも必要な。道路を造る以外の方法もあるのでは
194	①～⑧までの問題は少し答えを誘導しているように感じました。早く移動できたり、物流、観光しやすくなることは便利になり、良いことだと思います。しかし、多くの国民の血税を使ってまで新たなルートは必要でしょうか。利用回数が少ないのがありますが、私には必要ないと思います。何よりコロナ禍で税制が厳しい中、このようなアンケートを実施していることが不思議でなりません
195	昨今の環境問題を鑑みるに今ある自然を削って舗装するなどという行為はなされるべきではない。しかしトンネル、高速の老朽化で代替道路が必要と理解している。是非、自然と下請け業者にやさしい工事をお願い致します。案②を希望
196	道路幅を2～3車線にして欲しい
197	生きている間に早くルートを決めて欲しい
198	整備するのであれば案②が現実的かと思います。ただ、整備することが前提であるかのような印象を受けます。2市とも人口が減少していく中で、整備する必要があるのか。費用対効果を検証されてはいるのですが、多額の税金を投入するだけの意義があるのかよくわかりません。検証した結果、整備するという結論に達したのであれば多くの人が使えるルートで、かつ、コストが安くなるような方法でお願い致します
199	北九州市の若松方面の活性化のため、若戸が良いと思います
200	ルート案の①が良いと思う。中心都市部(小倉)の一極集中化を避けて、北九州全体の活性化に資するため
201	関門トンネルは開通して60年以上、関門橋も50年近くになるので、定期的な耐久工事をしても限界に来ていると思うので、新しいトンネルや橋を早急に建築する必要があると思います。人口減少や財政難で難色を示している人たちもいると思いますが、私は必要だと思います
202	早くできて欲しいです
203	早く施工して
204	橋の方を希望します
205	早く実行して下さい。トンネルでいいです
206	建設が橋なのかトンネルなのか明確に示すべきではないでしょうか。基本的には賛成ですが、肝心の建設費用についてはP7に記載している数字だけでは⑭は回答できないはず。国民一人ひとりから徴収した大切な税金。安全かつ低コストであれば橋よりもトンネルにしていきたいと思います
207	台風などで橋が通行止めになると、トンネルの渋滞がすごいと聞きます。なので下関北九州道路は賛成で、私は案②が良いと思います。工業地域のすぐそばを通るこの案は夕方から夜にかけて工場の夜景がきれいな感じなんじゃないかと思うからです。用事がなくてもぶらーっとドライブに出かけたくなると思います
208	雇用が生まれることが大きのかなと思いました。橋を作るのであれば橋そのものが観光資源になるのかなと思います。トンネルであるならば夏の日差しの強いときには助かります

①～⑭の重視すべき事項以外の意見

下関北九州道路の必要性等

No.	自由意見
209	現在の社会状況では計画中止を
210	理由:1本州へ向かう他の道がないため2自然の保護は重要(自然破壊してまで必要なし)他の重視事項:1人用料金の設定(現状、道路からの値上げは理由減に繋がる)2車線の設定(最低でも2車線欲しい)
211	北九州一下関間を通勤で使う可能性もあるので、そうなった時の通行止めにより、渋滞が発生するのが今よりも解消するならば早急に着工して欲しい。できれば現在のトンネルの出入り口近く、片側複数車線にして欲しい
212	若松区在住者は国道199号を門司まで(自家用車利用)の移動に時間と労力を要し、梅雨時や台風等風水害で都市高等の有料道路が通行止めになれば物流の車が199号に溢れ、2～3年前、下関からの帰りは小倉駅まで2時間を要したこともあり、新下関・北九州道路を早急に実現して欲しい
213	小倉～彦島フェリーがなくなり不便になりました。関門橋、トンネル以外に下関へのルートがあったほうが絶対に良いと思います
214	物流も暮らしも北九州だと小倉駅に近いほうが便利だと思います。案③で実現して欲しいです。ここまで長い年月待ち望んでいましたので、1日も早く実現することを希望します。よろしくお願いします
215	カーナビがなくても安心して通れるようにして欲しい
216	北九州市と下関市は日常生活においても密接な繋がりを持っており、早急に相互交流を円滑に(非常時においても)進められるよう工事に着手して欲しい
217	渋滞が少なくなるとスピードを出す方、あおり運転が多くなることも考えられます。防止策のある道路であればいいと思います(見通しのよすぎる道にはしない、スピードの出しにくいようにすること等)
218	九州自動車道、北九州高速からのアクセスの良い事を先ず優先ルートから決定する事。建設費用ができるだけ掛からないルートを優先してほしい。工事期間中の市民への影響ができるだけ軽減できる工法で建設してほしい。ルートとしては資料の案③を希望したい
219	橋にすると台風や雨で通行止めになってしまうので、トンネルにしたほうが良い(冬の雪も含めて)。結局、関門トンネルに集中し、事故や混雑が発生してしまうから
220	将来(20～30年)を見据えた時、北九州～下関の大きな人口増が(移動も含め)見込めるかが第一。物流・観光に力を入れ、道路を有効に活用して欲しい。先行投資ではないので、出来る限り整備コストは安くして、新ルートの活性化に努めて欲しい
221	移動時間が短くなると、便利なので。それとフェリーがなくなったので、案2ができるとう助かります
222	下関(彦島)～小倉に直結ルートが望ましいと思います
223	福岡は起業家精神が旺盛な土地柄、東京から遠いため、政府に頼る考え少ない。北九州人口減を止めるためにもインフラ整備必要。北九州・下関がものづくりの街としての復活するためにも工場国内回帰下関・北九州道路は必ず要ります
224	既存道路へのスムーズな連絡路の整備は絶対に必要。例:北九州高速道路との連絡
225	計画自体反対です
226	下関北九州道路の整備には反対。景観を乱してまで作る必要もないと思うし、道路は渋滞したり通行止めになるものだと思っている。通勤や物流のためには大切かも知れないが、観光のためにはドライブを楽しめばいい
227	旧彦島有料道路と北浦バイパスのように直結しないような中途半端な道路なら必要ない。住人も通過・通行する者が良い道ができたと思えるものに

①～⑭の重視すべき事項以外の意見

下関北九州道路の必要性等

No.	自由意見
228	計画に反対
229	反対。工事やめること
230	両市共に人口減少しており、新しく道を作る必要性は感じない。周遊することで観光面はよいのではないのでしょうか。現状でさえ、滞留時間が短いのに利便性が良くなると、さらに通り過ぎる観光地になると思う。整備費用は橋やトンネルの補修に使っていただきたい。プラタモリの世界観は良かった
231	必要な道路を必要な場所に作って下さい
232	今から何があるかわからないのでいろいろなルートがあったほうが良いと思う
233	案②で橋から接続する下関側の道路は既存の彦島道路に接続し北九州側の日明臨港地区で国道199号線に接続すれば小倉、戸畑、八幡地区との連絡が良くなると思う。
234	頻繁に利用することはないが観光等で関門トンネルを利用するとき(週末は)常に混雑しているイメージがあるので少しでも解消されるとよいと思う。特にトンネル内での事故があると混雑もひどくなるのでその代替路になるのであれば早期完成を強く望む。また、本州からの観光客が少しでも増加するのであれば北九州がより活性化するのではという期待もある。福岡市のような発展につながる一歩になればと思う。
235	悪天候や事故が重なって橋もトンネルも通れなくなる時もあり大変不便。老朽化も進んでいるし下関北九州道路の建設にも時間がかかると思うので早く整備方針を決めて着手してほしい。
236	案②が良いと思います
237	実家に帰りやすいように門司に住んだので橋やトンネルはこれからも安心して使用できるようにしてほしい。下関在住の友人たちは小倉へ勤務していたり小倉で買い物をするため案2.3になると便利になると思います。
238	今のままでよし。下関北九州道路はいらない。白紙撤回、コロナで困っている人は沢山います。
239	ルートが2つしかないのは不便。1つがだめになるともう一つが混雑する。早急に第3のルートを作るべき。
240	有事等を考えれば道路が必要です。早期実現を望む。
241	下関北九州道路いいですね。ぜひ作ってください
242	今年はコロナで九州に行っていませんが以前は博多や小倉に買物、食事に行っていました。案3等はいいなと思います。
243	このアンケートはアンケートになっていない。問1には設問が少ない。特に「重視すべき」事項が①～⑭の全問の中から選ぶのか、それとも「暮らし」～「道路整備」の中から選ぶのかわからない。よってアンケートは再度やり直すべき。
244	大東亜戦争中に完成した関門トンネルの歴史にかんがみ、これからの新トンネル?(新架橋?)を考えるべき。数年以内に予想される大三次世界大戦に備えてトンネル方式とすべきで、①～⑭の中で「特に重視すべき」を選ぶのであれば⑧を選びます。「問4-1を重視すべきと思う理由」という日本語は日本語になっていない!!
245	下関市は交通量が多いにも関わらず、道路が少ないし、1車線の所が多く渋滞がひどすぎる!! 橋が新たにできたとしても回りの道路が渋滞では意味ないので、せめて2車線(トラック多いので渋滞する)立ち退きをどんどんして整備してほしい!!
246	無駄は絶対にあってはなりません
247	早期の実現を願います
248	交通の動脈は多いほど良い
249	いりません
250	いらない

①～⑭の重視すべき事項以外の意見

下関北九州道路の必要性等

No.	自由意見
251	いらない
252	ムダだと思う
253	早期に工事を始めて早期に開通して欲しい！！頑張ってください！！
254	必ず必要になると思います。
255	特にありません
256	地震や地殻変動を考慮要。上記理由でトンネルより橋が良い
257	案②集落・市街地回避ルートをサポートします。近年、関門橋トンネルの通行止めの頻度が増加傾向にあり、また自然災害の大規模化が懸念されるため早期の着工を望みます。
258	九州の住民が待ち望んでいた第3の(橋)道路がいよいよ出来る事がうれしいです。美感もふくめ(しまなみ街道)のような美しい道だと観光の名所となるでしょう。できれば片側3車線の広い道であってくれとうれしいです。コロナや防衛の面からはクルーズ船と言う考えは古いものだと思います。
259	沈埋トンネル施工が良い。台風時の風の影響が少ないため
260	橋を掛ける様な景観を損なう(関門橋があるため2つの橋は不要)工事は止めていただきたい。
261	災害発生の恐れがある場合(台風など)を考慮し、トンネルが望ましい
262	ルート案②でトンネル
263	下関市、北九州市の民間企業(業種を問わず)の声を幅広く反映しないと効果が期待できない。現状のインフラでも工夫しだいで色々と活性化が図れる部分もあり、そちらの議論も深めなければ意味がない。
264	都市高速と連結することを考えないとあまり利便性は向上しないのではないかと思います。他の道路が渋滞したら通勤・通学に影響が出る。都市高速の延伸も含め、都市高速整備を北九州側として議論したほうが良い
265	②案が適応
266	2案が適応
267	ルート帯の案②③は小倉の中心ですので便利に感じるが渋滞することを考えると案①がいいと思う。又、すべての案の下関市から高速までが不便に感じるのでアクセスを考えてほしい
268	そもそもこの道路計画には反対です。このアンケート自体が建設ありきの質問で不信感を抱きました。コロナで収入激減しています。新しい道路よりも今の生活を助けてほしいと思います。
269	関門橋と関門トンネルの両方が通行止めとなった時、帰るのにすごく時間がかかり、精神的にもストレスとなった。案②ルートが一番良いと思う
270	世界に通じ今も"ローマの道"は現存している。"熊野古道""四国のおへんろ"の道、"しまなみ海道""道の駅"など海底にも道あってもいいのではないか。道はあるのが良いでしょう
271	北九州市と下関市の交流が活発となり、両市の発展に寄与すべき道路を早急に完成させてほしい。
272	下関北九州道路は必要ありません。

①～⑭の重視すべき事項以外の意見

下関北九州道路の必要性等

No.	自由意見
273	出入口の接点がわかりにくかった
274	関門橋・関門トンネルどちらかが通行止めになった時移動する時間がかかりすぎる。第3の移動方法としても早く作ったほうがいい。
275	関門トンネル、関門橋とも出口後の一般道の渋滞が多く、都市中心部に出るまで時間がかかっている。案②や案③のように小倉、下関の市街地が短距離で結ばれると大変便利になると思う。
276	できるだけ早く作り上げて、多くの人々が早くメリットを受けられるようにすることを重視すべき。災害も増えているので、いつ関門橋・トンネルが通れなくなるかわからないし。
277	・下関市と北九州市の時間的距離を短くしてほしい。 ・早く着手し、早く通りたい。
278	早期に整備が進むことが重要。
279	案③が良いと思う
280	災害時に渋滞がひどいので、是非、早急に作って欲しい。
281	トンネル・橋などが災害により停止すると、特に必要とするものが届かなくなったりなど、支障をきたす。早急に第3道路として整備実現をお願いしたい。案③が渋滞が少なく良さそうです。
282	日明け～下関を希望
283	案③が最善と思います。手向山公園にてJCT、ICを作り、別図の様に小浦駅北ICより都市高を延ばせば車の流れを分散できます。案①や②では関門橋や関門TNの代替は本州・九州間の広域物流から見て大変と思います。
284	案③が最善と思います。手向山公園にてJCT、ICを作り、別図の様に小浦駅北ICより都市高を延ばせば車の流れを分散できます。案①や②では関門橋や関門TNの代替は本州・九州間の広域物流から見て大変と思います。 例えば、下関IC(2岐路案)からルート帯案起点部までの高速道路までの高速道路、起点部から3岐路(案①、案②、案③の199号線門司駅辺りの物流拠点辺り迄)の高速道路をサービスエリア(SA)、ジャンクション(JCT)込みで作し、一般道路の輸送トラック等に困る交通量や交通危険削減を図り、街路樹等をガードレール代わり、交通標識代わりになくても良い様に図って欲しい。特に、門司区門司港地区を大型トラック等が通らなく成る様に図って欲しい。街路樹も高速道路10km辺り維持に必要な人員も何人か？維持に関わる危険作業開放からのロボット使用(AIロボット等)の技術導入予定は有るか？等、知りたいです。 ・門司港地区の歩道幅を全て10m以上に図って欲しいと思います。 ・条例等で建物の色や瓦の色に統一性を持たせては如何かと思ひます(何十箇所計画等)。イメージとしてはイタリア・フィレンツェ、ギリシャ・サントリー二島の白壁、青屋根等、又カラフルな港の街並ならイメージはエストニア・タリン、フランス・ニース等も街づくりの上での街並としては良いのではないかと思います。 ・高速道路にしても、一般道路にしても、枝葉等が車道、歩道に例えば上空から落ちてくる、枝葉が車窓に当たる、歩道上の歩行者が通り辛い、落ち葉掃除の手間や苦労を省く等、街路樹を無くして改める様、図って欲しいと思ひます。

①～⑭の重視すべき事項以外の意見

下関北九州道路の必要性等

No.	自由意見
285	アクセス、コスト他から考えると、どの帯案も一長一短と思われる。関門橋とトンネルの再整備もしくは橋の下に上高速、下バイパスを考えてみては？
286	全く必要のない道路計画である。このような展示やアンケートに悪意を感じる。
287	案③に関して、下関市彦島田の首～福浦～迫までを通るルートだと、工場や、家屋の移転が多くなるので、好ましくありません。彦島自体、道路の幅が狭く、工事の際に渋滞などの影響があると思います。日明港～迫町にあったフェリーのルート(案②)がいいと思います。
288	年に数回観光等の目的で関門トンネルを、本州の山口県や広島県等へ行く為、関門橋を利用しますが、トンネルは老朽化で通行止めや渋滞がひどく、橋も入口近くは渋滞が起こり、山口や本州へ行くのをためらいます。早くルートが増えることを希望します。又、災害や交通事故等から、小倉中心部からだけでなく、広く使用することを前提に西からも下関に行けるようお願いします。
289	案①が採用された場合、北九州を通過するヒト・モノが減少し、都市の衰退につながるのではないかと考える。一方、案③では、北九州西部への効果は限定的であるとする。案②が総合的なコストパフォーマンスに優れているのではないかと考える。
290	トンネル・橋だけでは無理がある
291	防衛上のためにトンネルの再考を
292	・小倉、佐賀、福岡へのアクセスを考えると案②が良い。市街地回避＋小倉駅にも近い。 ・関門橋、トンネル先に渋滞しやすい。特に、都市高も渋滞しやすい為、案①～③はいい案。ぜひ使って頂きたい。門司も渋滞するので、回避案は良い。
293	第②案がベスト
294	北九州に住んでいたとき、不安を感じたから。
295	早期着工
296	関門トンネルの老朽化が進んでいるので、すぐにでも計画を進めるべきだと思います。
297	下関⇄九州の交通手段の3つ目(橋、トンネル、新しいもの)を早期実現してください。新下関⇄長府が橋とトンネルの通行止めでひどい目に何度もあい、住民として迷惑しています。生活道路です。トンネルの老朽化は大問題だし通るのがいつも不安です。
298	早く実現してほしい
299	早く実現してください
300	現行の関門トンネル近くにトンネルを作ったらどうでしょうか
301	完成までの期間が短く、早期に開通してほしい。本州⇄四国に比べ、多重性に欠けているのでルートを増やしてほしい。
302	トンネルより橋が良いです。 自転車や歩行者が通れる橋が良いです。
303	橋・トンネルの劣化や災害時における代替ルートの確保が重要だと覆います。劣化による通行ができなくなる前、災害で壊れる前に建設してください。
304	下関と北九州という小さな問題ではなく、山口と本州全体の交通事情について考えるべき。税金を使うならば。
305	時間をかけすぎないで欲しい。長い期間、中途半端な建物が存在することが恥ずかしい。

①～⑭の重視すべき事項以外の意見

下関北九州道路の必要性等

No.	自由意見
306	これ以上関門トンネルもしくは橋はいらない。
307	関門トンネル内走行中の雨水(海水)が気になる。完成から年数がたっており、早急に新しいトンネルが欲しい。
308	関門トンネルの老朽化が激しく、通行する度にいつ崩壊するのかという恐怖にさいなまれます。第1コースを早急というより至急準備して欲しいと思う。
309	是非必要な道路
310	ETCはつけたほうがいいのでは。トンネル。
311	現在、本州と九州の連絡は2つしかないため、3つ目ができること両大陸間の移動が現在よりも楽になる。(時間的にも物流的にも効果が大であると思われる)早く完成されることが望まれる。(生きているうちは間に合わないかな?)
312	少しでも早く工事に取り掛かるべき。橋かトンネルでもいいので、必要な道路は作ってください。
313	早くしてくれないと通れない年になる
314	できるなら早い方が嬉しい
315	早急に実現してほしい。
316	彦島で生まれ生活し、土地を所有している私たちにとって彦島を通るルートは大反対である。交通が増えることで環境が悪化し、得るものは1つとしてない。何か彦島住民にとって大きな恩恵を得るものであればまだしも、それがないなら大反対である。まず、彦島住民にとっての恩恵をしっかりと示すことである。彦島ルートは大反対である。
317	・必要性が確認できれば、早く整備すべきと考えます。 ・現時点で最も困っているのは、渋滞と通行止めの対応と思います。
318	関門橋、関門トンネルの利用度が高く、第3ルートが本州・九州を結ぶ連結道として必要である。
319	・案②が環境アクセスと経済的と利便性に優れていると思う。 ・今後は、設置に伴う下関市の後背地の交通ルートの再編に伴う全体計画も今から検討する必要があります。
320	彦島にインターチェンジを!
321	関門トンネル、高速の混雑(通勤時)緩和が最も大切、至急と思います。
322	案②がいい
323	彦島が通過点になる。多額のお金がかかる。無理するなと思います。
324	早く実現してほしいと思います。
325	早くに施工すべきだと思います。
326	早急に!
327	案2を推したい
328	早期の実現を!
329	案②③⇒IC付近が交通のボトルネックになりそうだから案①を推します。
330	利便性を考えると都市高速との接続を行ったほうが、将来的に利用価値があがると思います。
331	カーブのすくない道路にお願い

①～⑭の重視すべき事項以外の意見

下関北九州道路の必要性等

No.	自由意見
332	先日TV等で下関側が泊の考えがありましたが、以前フェリーを使用していた場所が良いと思っています。
333	3案が良いです
334	前提として、航路を支障しない工事が大切だと思う。(航路はそれこそ代替が無い)。自動車だけでなく、歩行者でも利用可能なルートがあれば、望ましいと思う。(そのための使用料は支払う)
335	費用はかかってもいいので早く実現してほしい。
336	案③が良いです。
337	①時間が早くできたら便利
338	安い料金で早く完成してほしい。
339	早くできてほしい
340	人や自転車が通れる仕様
341	⑧関門トンネル、関門橋 案②
342	近年、関門橋の通行止めがたびたび起きており、その都度渋滞が発生している。できるだけ早く実現してほしい。
343	早期実現を
344	案②が良いと思う
345	案②が良いです。安全な道路にしてほしい。無料にしてほしい。
346	北九州地区の活性化のため新道路は必要だと思います。 費用が掛からない②案を支持します。
347	ルートを住金から彦島にすべき
348	整備のスピード重視
349	案③が良いと思います。
350	案1だと若松区あたりに住んでいる方も下関へ行きやすくなると思うので案1がいいのではないかと個人的に思います。
351	海上は危険。整備するとしても安全に。
352	3つとも作ったらいい
353	縁
354	②が良いと思います。
355	・トンネルを抜けた先の渋滞の解消(特に2号線のトンネル) ・案②のフェリーの復活

①～⑭の重視すべき事項以外の意見

下関北九州道路の必要性等

No.	自由意見
356	トラックと観光の自家用車のすみわけができるようなルートが良いと思う。関門トンネルを自家用車で通るとき、トラックの圧力が怖いと思う時がある。
357	生活の中でかかわる方々の意見をもっと集めると、よりよい集計が得られると思う。インターネットを利用や職場アンケートなどを使ってもよいと思います。
358	道路整備した後に新たな渋滞が生まれないようにしてほしい。500円以上は払いたくない。案③が利便性がよさそう！
359	③案で費用、維持費を抑えてほしい。
360	下関ー北九州間に路線バスを通してほしい。
361	車だけでなく人、自転車が通れるようになったら
362	コストが安い案②が理想です。
363	案③がいいと思います
364	鉄道は併設できないか
365	案②
366	無料だと嬉しい。案③がいい。
367	<ul style="list-style-type: none"> ・案の2番ないしは、案の3番の場合、歩道(片方=上下に1本ずつか、どちらか一つ)を付けて、人間(歩行者)も通行出来るようにして下さい！！ ・どの案でも、路線バス(北九州市交通局か西鉄バス北九州(株)か、サンデン交通(株))を新規に新設して、"関門連携"をするようにしては？(ただし、毎日の運行が無理なら土曜、休日のみの運行)。 ・路側ラジオ(AM1620KHz)を、この道路が出来たら、この道路の区間(上下線)に新設して、ベリカード(受信報告書)を発行&配布して下さい！ ・それぞれの出入り口に大きく「(例)ようこそ！福岡県(北九州市)&ようこそ！山口県(下関市)へ。」&「またおいで下さい！ご安全に！」の案内はる。
368	案③がいいと思います。

①～⑭の重視すべき事項以外の意見

下関北九州道路の必要性等

No.	自由意見
369	<p>(別紙4枚) <新ルートについて></p> <ul style="list-style-type: none"> ・日明－彦島ルートが有力視されていますが、反対です。小倉東活断層は関門海峡上にも伸びており、そのルートでは必ず断層上をまたぐようになり、小倉東活断層より東側の長浜以東、赤坂海岸付近から彦島ルートを提案します。このルートには他のメリットがあります。 ・日明ルートの場合、北九州都市高速との結節は新たなジャンクションを設けなくてはならず、東港ジャンクションとも近接しているため、ドライバー視点で見た場合、混乱が生じやすいと思われます。一方、赤坂海岸－彦島ルートであれば、小倉駅北ランプの延伸可能になっている部分から東に都市高速を数百m延伸してそのまま接続すればよく、接続構造が簡単です。工事が簡単というメリットもあります。 ・また国道3号線が長浜のアンダーパスにより国道199号と結節され、長浜付近で上の延伸した都市高速、関門新ルートと結節すれば北九州全域への交通に便利です。特に市内の大動脈である国道3号線とほぼ直接的に結ばれる利点は大きいと思います。 ・日明ルートの場合、下関と比較的關係の深い門司、小倉方面の利用者の交通の大部分が小倉の都心部を通るようになり、通過交通が都心部を通るのは避けるべきだと考えます。 ・さらには日明付近は大型車の通行が現在でも多く、これ以上の交通量増加は地域の物流拠点としての特性をさらに悪くします。 <p>以上のことから、長浜東側もしくは赤坂海岸－彦島ルートでの再検討をお願いしたいところです。</p> <p>九州一本州ルートのリダンダンシーも大きな観点ではありますが、北九州－下関という接続した都市圏の交通ルートとしてみた場合、より大きな問題があります。</p> <p>関門トンネルを日常通勤に利用している者としては、必要性が議論されているのがそもそもおかしく、代替ルートは絶対必要だと考えています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・片側1車線のため落下物、事故等により突発的に通行止めが頻発している。ひどいときは1週間以内のうちに通勤時間帯だけでも3回通行止めが発生した記憶があります。年間数百回の通行止めが発生しています。(これは日常的に利用していない方は把握されていないと思います)これでは定時性を確保できませんので、通勤通学などに大きな支障となります。加えて長期間の工事期間を除いて、関門自動車道への追加料金なしでの誘導は行われておりません。 ・関門トンネルが通行止めになると間もなく、入口付近で数百mの大渋滞が発生し、門司港地区の市内交通も麻痺します(グリッドロックの発生)。 ・車線に対して交通量が非常に多い ・数年おきに長期間の修理工事が発生しており、トンネルの耐用限度に来ている。 <p><工法について></p> <p>橋梁案が有力視されていますが、デメリットは以下の通りです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・橋梁は地上に長大なスロープが必要となります。橋の交通部分の高さを65mとすれば5%勾配としても1.4kmです。勾配があまり急だと超大型車の通行が困難です。下関側には建設工機向けの巨大なタイヤなどの大型車の需要があり、これらは急勾配では通行困難です。 ・橋梁は低いと大型船舶が航行できず、海上ルートとしての関門海峡、北九州港の地位を低下させる一因となります。 ・トンネルは開削工法、シールド、沈埋函などが考えられますが、沈埋函は工期の短縮(=建設費の圧縮)が可能です。潮流の大きい海峡部でもジブラルタル海峡をはじめ建設実績があります。さらに関門海峡の浚渫工事は今後も恒常的に必要ですので、沈埋トンネルであれば、予算のマジックに期待できます。(末吉前市長が北九州空港建設でつかった業) ・自動車ルートだけでなく、関門には鉄道トンネルの老朽化という問題もあります。鉄道新ルートはトンネルで建設される可能性が極めて高く、自動車新ルートもトンネル方式であれば、調査、工法などについて前例、実績をつむことができます。

①～⑭の重視すべき事項以外の意見

下関北九州道路の必要性等

No.	自由意見
370	ぜひ作っていただきますよう、よろしく願いたします。
371	案①がいい
372	<ul style="list-style-type: none"> ・人口減少の中3本の交通路が必要か ・案2にほぼ決定しているのに本件はガス抜、想定通りやったということにならないことを願う ・温暖化により大型台風多発が予想されており、トンネルがベター
373	都市高速道路との接続性も考慮してほしい。
374	案①を支持
375	早めに整備をお願いしたい。
376	<ul style="list-style-type: none"> ・関門橋、関門トンネルが古くなり早急に整備すべき ・R2.7.7の通行止めのように車がすべて止まるなどが行ったときに、リダンダンシーの必要性は重要である。
377	<p>北九州市長の情報発信がなされていない。 [REDACTED]を説得してください。 市民による募金なども検討するべきでは？</p>
378	下関から高速への乗りつぎが良くなるルート
379	案②コストが安い(最短ルート)
380	新道路が出来た時に周辺が混雑する。案②が観光に良い。
381	<ul style="list-style-type: none"> ・人道トンネルみたいに、人や自転車の移動も考えてほしい。健康づくりに行き来してみたい。 ・渋滞を緩和してください。

※個人の権利利益や法人等の正当な利益を害するおそれがある発言等は非開示としている

①～⑭の重視すべき事項以外の意見

下関北九州道路の必要性等

No.	自由意見
382	<p>(別紙3枚)</p> <p>「下関市総合交通戦略(案)」に対する意見ー「下関市の総合交通戦略」を、地域創成の観点から提言。山口県は、地勢上、西日本と九州の中心的地域であり、その中で下関市は、中心地点である。その下関市を、全国の広くはアジアの流通基地に変容させる。長府、小月の山陽地区を拠点として、交通インフラを整備する。究極の車両専用高速道路を、関門トンネル、関門橋に通ずるものとして、二号線のバイパスを通す。これで車両の運行をスムーズなものとする。(山中のトンネル道路となる)この道路は、将来の第二関門橋についても、有効なものとなる。辺境の都市、下関市は、このバイパスで蘇る。山陽地域に流通拠点が生ずれば、後背地に産業団地を開発し二次産業を誘致、育成するのに、土地のスペースは充分である。更に進めば小月航空基地の民営化等も考えられる。国家的なプロジェクトであるが、構想を進める手段はいくつも考えられる。(細部は省略する)検討課題！！</p> <p>バイパスについて(補足説明)ーバイパスは国道二号線(新二号線)の小月からJR長府駅前の間の基地点から入り四王司山をトンネルで抜いて現二号線に繋ぎ、関門トンネルや関門橋に通す。</p> <p>1)此のバイパスにより商店街の再生と併せて山陽地域の商業地域の拡大の可能性が出てくる。</p> <p>現在、九州との間を走る車両の多くが二号線を走り長府ではそれが市街地の真ん中を通っている。二号線は狭くて危険で住民の不安も大きい。又、渋滞が激しく業務運営上の大きな障害となっている。長府の市街地を走る車をバイパスに通す。このことにより商業地域創生を目指し、又、より安全な居住地域を設けることができる。</p> <p>2)山陽地域(長府、小月、木屋川流域)の開発を進めるチャンスが早く到来する。</p> <p>人口流出に悩む地方圏は企業誘致が重要。企業が着目する地域かどうかが決め手となる。幸い当市は地勢的には特異な地域である。山陰自動車道(進行中)、第二関門橋(話題)もあり海峡を感じさせない車両の走行が可能になってくる。そこで山陽地域にすぐれた交通網を最大限活用する全国規模の流通基地を開発する。若者に夢と希望を与える。世代を超える長期計画を覚悟し市民に希望を与え目標を持って貰う。</p>
383	<ul style="list-style-type: none"> ・ランドマークになる様な、デザイン性の高い橋の整備を望みます。 ・スピード感を持って整備をお願いします。
384	特に問題はありません。現状でOKです。
385	どれだけ多くの人が利用したいと思うのかが最重視されるべき
386	下関市と北九州市の交流は非常に重要であり、台風や水害でとだえることは死活問題である。早急に下関北九州道路を作ることが望ましい。ぜひお願いしたい
387	必要性が高いので、早期に下関北九州道路(第2)の実現を願います
388	自然災害の多発、交通量の増大、有事の際等、絶対必要と思う。早急に整備すべき事案であると思います
389	隣接したメガCityでありながら、生活、経済、産業、教育面で大きな隔たりを感じるため、道路の早期実現により、相互の発展と成長を期待したい

①～⑭の重視すべき事項以外の意見

下関北九州道路の必要性等

No.	自由意見
390	早めに別ルートを作って欲しい(案②③のルートが良い)
391	早期着工
392	関門橋、関門トンネル以外のルートを早急に施工して欲しい
393	橋だと天候に左右されてしまう。トンネルのほうがいい
394	2項目に5をつけましたが、どちらも同じ内容となります。災害・事故で関門海峡大橋や関門トンネルが寸断されたり、渋滞したときは全く通行できなくなり本当に困ります。早期実現をお願いしたい
395	片側3車線以上は必要と思います。安全に配慮し、遊歩道と自転車道を併設して頂きたい。近い将来の山口県(下関市)と福岡県(北九州市)との経済の一体化を目指し、生活道路橋が何本か必要と思います
396	早期の実現及び工期の短縮
397	下関市民(山口県民)にはメリットがありそうな事業ですが、北九州市民(福岡県民)にはほぼメリットがなさそうな事業です。
398	整備期間の短縮化
399	これ以上道路はつくらなくて良い。
400	自転車に乗ったままでも通行できるようにして、通行時間が短縮できるようにしたほうが良いと考えます。
401	整備期間の短縮化
402	観光地間の移動が短くなることは良いことだと思うが、その代償として、ルート上の自然環境や自然景観、地域の人々の生活環境や日常風景が悪化することがなるべくないようにした方が良くと思います。影響をゼロにすることはできないと思いますが。ルート案①は遠回りしすぎに見えます。ルート案③は生活環境への影響が大きいため、ルート案②が良いと思います。
403	全体的なバランスを鑑みると、案2に賛成です
404	大金をかけて整備するものなので、道路整備による影響よりも整備することによる効果を重視したほうが良いと思う。可能であれば北九州都市高速との接続ができればなお良い。
405	関門橋と関門トンネルは老朽化しているため、これらのバイパスの位置づけとして、早く整備してもらいたい。
406	下関と北九州市の発展は福岡県の発展にもつながるもので、道路整備の拡充はその発展に不可欠と思われるため、是非推進していただきたい。名称が「下北」というのが引っかかっていて、下北半島を連想させない別の呼び名はできないのでしょうか。せめて関北道路とか。
407	自転車を通行できるようにしてほしい 蹬脚又はトンネルまでの移動手段はエレベーターを設置してほしい(例…レインボーブリッジ&関門国道トンネル) 橋の方が新たな観光資源として活用できると思う(トンネルなら既存のものと同様) 鉄道併用橋なら、老朽化した関門鉄道トンネルの代替にもなるのでは

①～⑭の重視すべき事項以外の意見

下関北九州道路の必要性等

No.	自由意見
408	早く利用できること
409	どの案も旧彦島有料道路が起点部となっているが、本道路は朝夕非常に渋滞しており、それらを考慮し接続道路の整備を事前に行う事が大前提
410	交通渋滞には生産性が何もなく排気ガスをたくさんその場に出すだけで良いことは何もないため、一刻も早く解決すべき。 整備により、多少の環境への影響はあると思うが、このまま渋滞を生み続け排気ガスを出しまくるよりかは、工事を完了させて、渋滞をなくすことにより排気ガスを減らすことを考えるべき
411	高速の山陰道、中国道等と連絡してください。又、北九州側は都市高速と接続して高速交通網を充実させて頂きたいです。 生活道路、地域間の道路だけでなく、観光目当ての道路づくりも視野に入れてください。
412	回答した内容と矛盾するかもですが、ルート帯案では、案①をお願いしたいです。産業の発展と共に成長する北九州市。次世代産業エリアを通る道路は、新しい北九州市の顔になるのでは？若戸大橋と近いのも面白いです。コンビナートの夜景など福岡市や県南部と違うスタンスの独自文化を、明確にして発展して欲しいです。 3案の中で一番予算も影響も大きいのですが、以前近いところで勤務していたので、このルートの開設が一番楽しみなんです。
413	トンネルも関門橋もすでに完成から50年前後経っている。今後、補修や事故などで通行止めになることが予想されるが、そのためには今から着手しないと手遅れになる。
414	青で示した案が、安価で都市への渋滞緩和やアクセスといった点で最良と感じた。
415	下関北九州道路が開通した場合、北九州都市高速の交通量がさらに多くなることが予想されるため、枝光～若戸間の連絡により分散を図るとともに、車線数増も含めた抜本的な見直しが必要となると思います。
416	既存の方法は、完成してからかなりの時間が経過しており、今後改修費用等の負担が増えるのではないかと。高速との接続を図りながら、新たな移動経路を作るべきと思う。
417	小倉駅から近いほうが良い。
418	北九州都市高速道路とも連結し、北九州市内外からのアクセスを充実させるとともに、北九州都市高速道路の利用台数(収入)の増加にも寄与させるとよい。
419	地域の活性化のためにも、歩行者や自転車も利用できるようお願いいたします。
420	下関北九州道路の早期着工を強く望みます。 ルートは案②が最適だと思います。
421	災害時、観光の面から案2がいいと思います。 早期着工を強く、強く望みます。
422	渋滞回避や、災害時の代替路としての期待があるため、早急な着手、完成が望ましいと考える。移転家屋が多ければ、それだけ長引くのではないだろうか。
423	整備前提ではなく新規は不要
424	高速道路が接続すると大型自動車の通行量が増え、接道の渋滞がひどくなる。特に大型車両の通行量が増えることが見込まれるので、戸畑、小倉北区の生活道路の渋滞を避ける街中への接続を避ける方向で検討していただきたい。
425	早期完成を強く望んでいます！
426	関門地域の発展のため、1日も早く着工できることを重視すべきと考えます。

①～⑭の重視すべき事項以外の意見

下関北九州道路の必要性等

No.	自由意見
427	関門橋と関門トンネルで、工事がある度に、周辺の渋滞がひどく、早く他の道路を作って欲しいです。また、関門橋も出来てから、かなり時間が経っていると思いますので、壊れる前に、急いでください。
428	現時点でも小倉都心部は渋滞しているイメージがあるため、案3の小倉都心部と下関をつなぐルートは便利ではあると思いますが、交通量が増えることを考えると他2案が良いと感じました。
429	1日も早い着工を希望します
430	関門橋や関門トンネルが出来てから、かなり経過しており、新しい代替できる通路を早急に作る必要がある。九州と本州の物流が止まったら、致命的な影響が出ることになる。
431	案②がよい
432	ルート2が良い
433	ルート帯3案の中では「2」を希望します。 小倉駅前から下関駅前まで車運転することを想定すると、案1は遠回りな上に関門トンネル経由でも大差ないため、良くないと思います。案3は距離が短いことは魅力的ですが小倉駅周りの交通混雑に拍車をかけると思うので、小倉駅回りだけで運転することも考えるとできれば控えて頂きたいです。 案2は日明地区からのルートなので小倉駅から適度に距離があり、工事費用も他の1・3案に比べて抑えられること、さらに周辺住民や自然環境への影響も小さいとの試算より、案2を希望します。
434	開通までの期間が短いこと。代替路としての機能を十分に発揮するために、2号線や下関インターから彦島への道路も改良して現状よりも渋滞が酷くならないようにしてください。
435	多少の犠牲を払ってでも本州と九州を結ぶ第2の道路を建設しておくべきである。
436	早急な整備を要望する。 観光周遊という意味では、門司港レトロの位置づけをどのように考えるのか。
437	物流、リダンダンシーの確保が最重要と考える。 関門トンネルは老朽化が進み数年に何回かは補修工事の為に長期間通行止めにするのがあり、関門橋(通行止回数が多い)がその期間に通行止めになると車両による行き来が途絶えるため物流、救急搬送等に大きな影響がでると考えられる。橋梁であると、天候による通行止めが発生すると思われるので、トンネルでの整備が望まれると考える。
438	リダンダンシーの確保や九州と本州を結ぶ道路の重要性を考えれば、早期に整備すべき道路だと考える。
439	案2のルートが良いと思います。
440	最小の経費で最大の効果を得る必要があると思うため。 できるだけ早期の完成を要望いたします。
441	できる限り早く完成するようなルートを希望します。

①～⑭の重視すべき事項以外の意見

下関北九州道路の必要性等

No.	自由意見
442	生活面でも経済面でも必要性がとても高い道路と考えていますので、早期完成を期待しています。この道路が完成すれば、下関・北九州両圏域の生活や経済が劇的に変化するはずで、死ぬまでには通りたい！
443	老朽化している関門鉄道トンネルの代替も兼ねた鉄道道路併用橋などの手段も可能であれば検討してほしい。
444	関門トンネルの老朽化、地震や大雨などの災害が頻発する昨今、緊急時の代替路としての機能を果たす下関北九州道路を早急に整備すべき。
445	下関北九州道路の建設について賛成です。災害時、渋滞対策を考えると必要な道路だと思います。ルートは案2を希望します。案2と案3にあまり差を感じませんでしたが、建設をスムーズに進めていくには、課題が少そうな案2のほうが良いと思います。起点が旧彦島有料道路になるとのことですが、金比羅交差点周辺が渋滞しないか心配です。
446	事業に賛成しています。このような規模の事業では、費用や家屋影響、施工時交通影響は無視できないと思いますが、長期的な事業効果を最大限に発現することが最も重要と考えます。様々な立場もありますし、事業初期には様々な効果をPRすることは大切ですが、目的の濃淡を示すことも必要ではないかと思えます。
447	関門橋と関門トンネルの2ルートあり冗長性が確保されているため不要不急の事業ではないか。防災危機管理上問題の多い1ルートしかない箇所の整備の方が優先順位が低いのはおかしい。
448	関門地域をはじめ九州や山口県の発展に繋がる道路であるため、早期に整備するべき。
449	作らなくて良い
450	都市圏の一体化や代替路の確保において、当該道路は不可欠である。地域課題を解決するためや国内の大動脈を確保するためには、高速道路や国道2号、国道3号と連結することが重要である。これらについても力強い国が威信をもって現行制度にとらわれないこととスピード感を持って整備すべきである。
451	今回の架橋で、下関と北九州の産業・観光・生活が密接な状態になれば、さらに追加ルートで橋(トンネル)を作っても良い。そのためには、まず最短距離の第2ルートで一体感を強め、将来的に第1ルートで北九州西部と下関の往来が便利になると良い。
452	案②が最良ではないかと思えます。
453	本州・九州間の往来が促進されることはとてもよいと考えます。道路整備による影響として、地域住民や事業者への影響(自然環境・騒音等)が極力小さくなるよう配慮いただくことと、恒久に利用できる公共物として日頃からの整備やリニューアルを実施しやすい施設・しくみを構築いただくことを願います。
454	計画する際には、アクセスのしやすさ等にも十分配慮してもらいたい。
455	案②が良いと思う
456	下関北九州道路の整備を早急をお願いしたい。通勤、通学など北九州との交流を加速させ、他都市に負けないイノベーションを生み出して欲しい。
457	災害時他地域(九州から見て本州)からの応援は今後それほど期待できないこともある。例えばコロナ禍や広範囲での同時災害発生など。九州内での完結を目指しての発想が必要であって橋向こうの援助を期待する計画やめるべき
458	台風や霧、大雨で関門橋が通行止めになった時の国道3号線・199号線の大渋滞に困ってます。関門橋通行止めのときにも通れる道路を早く作ってください！
459	関門国道トンネルの壁や天井が崩落しそうで、かつしょっちゅう渋滞しているため、通行する度ひやひやしている。早く下関北九州道路を実現してほしい。危険物搭載の車両が通れるため、観光面でも橋梁を希望している。関門橋のような白い塗装ではなく、若戸大橋やゴールドゲートブリッジのようなインパクトのある真っ赤な外観にしてほしい。
460	関門トンネルの老朽化や通行止めによる渋滞などを考えても早急に取り組んで欲しいです。毎年話が進んでない気がします。

①～⑭の重視すべき事項以外の意見

下関北九州道路の必要性等

No.	自由意見
461	今の状態で問題はない。これ以上道路を作る必要があるのか？
462	早期開通をお願いします。
463	下関北九州道路は必要性を感じています。ぜひ実現してもらいたと思いますが、現在示されている計画案では下関側の接続(特に国道2号までの接続、既存道路を活用?)がよくわからないので、少し不安を感じます。国道2号までの接続ルートもよく検討していただけると有り難いです。
464	同時に若松地区の再開発をお願いします。
465	台風等で関門橋が使えないときでも通行できる事が何より。となるとトンネルか。この場合小倉東断層を避ける必要があるため、ルートは彦島塩浜と小倉赤坂を結ぶラインとなる。小倉側では国道199号線、3号線にトンネル出入口を設け、北九州都市高速の富野PA付近にJCTを設けると渋滞も回避できて便利。彦島側では彦島道路を延長して接続となるだろうが、台風時でも利用できるよう、塩浜のトンネル出入口ではすぐに一般道に接続できるようにするのが良い。コストもできるだけかけないよう、沈埋工法とするのが良い。
466	断層を考慮
467	波及効果の期間利益を大きくし、本プロジェクトの価値を上げるためには、早期の整備が必要だと思います。
468	完成した場合の通行料金が現状の橋やトンネルと同じかほとんど変わらないことが大切だと思います。早期実現を期待しています。
469	高速道路からの利用が見込めないのではないかと懸念を抱きます。しかしながら彦島からのアクセスが便利になると思いますので、小倉彦島周辺の企業にとって有益な交通手段となるかと思えます。そして何より重視したい事は工事が安全に進められる経路を望みます。
470	自分は下関北九州道路もトンネルも反対。下関の彦島住みですが、荒田近辺に北九州からの橋とかが掛かると確実に治安が悪くなる。マリニビーチも夏場は絶対に荒れる。間違いなく。
471	現在の橋とトンネルでじゅうぶんです。
472	つくる必要はないと思う。
473	道路は特に要らない
474	下関・門司地域を代表する構造物を計画していただきたい。床版についてはPC床版で寿命更新することを前提とした床版拘束システムで維持管理に特化した橋梁を建設してもらいたい。
475	建設には反対です
476	毎年のように災害(大雨)が発生するようになっている。災害のたびにコンビニやスーパーなど商品が陳列されなくなる光景を見ると、九州が孤立するという印象を受ける。移動手段としてのみ考えれば工業地帯に作った方が良いが、観光面や以後の生活面の利便性を考慮すれば、C案が良いと思う。A案であれば、既存の関門自動車道を通るルートしか普段は使わないだろう。
477	関門トンネル内での故障車・事故の復旧にはかなりの時間を要する為、緊急車両等がスムーズに行き来出来る幅員等の確保が出来れば良いと思います。
478	関門トンネルは通行止めが多く、非常時の代替道路として早期に完成すべきです。

①～⑭の重視すべき事項以外の意見

下関北九州道路の必要性等

No.	自由意見
479	トンネルの通行止め期間も増えて不便です。早い時期に実現してほしい。
480	北九州都市高速道路との連絡がしやすい様にしてほしい。
481	私は、今度できる交通手段はトンネルがいいです。台風、大雨の際は結局トンネルしか通行できない。渋滞を何度も経験しています。費用よりも利便性と国民が欲しい道路を作ってもらいたい。緊急の通行止め時を思うとまたマスコミにたたかれるネタになるのではないかと心配しています。
482	下関と北九州との車での移動ルートが今の関門トンネルと関門大橋だけでは設置場所がほぼ同じなので門司方面での渋滞が多いこと、トンネルは老朽化しておりメンテに手間や費用がかかり補修頻度も多いため渋滞の発生頻度が高いこと、などより新たなルートが必要と考えます。そのルートは既存の建築物をなるべく壊さず短いルートの案2が適当と思います。
483	数年前の大雨の際、交通手段が関門橋のみとなり下関小倉間で車で4時間要した経験があり早急に整備して頂きたいと思っております。
484	特にございません
485	早期の開通を何より重視します。
486	未来を考えましょう。全く必要の無い道路。高速道路もトンネルもある。絶対反対です。 アンケートそのものが「ありき」での質問ばかりで誘導尋問の様だ。
487	豪雨災害で関門橋や関門トンネルが通行止めになった時、門司に住んでいるのでとても影響を受けました。 どちらも事故などで通行止めが多いですし、古いです。いつ何が起こるか判らないので早めに第3の道路を作っておくことが必要だと思います。
488	現在の関門トンネルを残しつつ、西港から下関までの経路があれば色々な面でメリットが生まれると思います。
489	産業、商業共に再発展の為、2の案が最適だと考えます。 私は若松育ち、現在も若松区民です。 小倉北区や戸畑区に住んだこともあり、また若松から八幡東区への通学、若松から小倉南区まで通学した事があります。 体感的に、隣接の戸畑区民であっても若松からのルート1案は利用しにくいです。 3案は、 XXXXXXXXXX でのイベント時、北九州マラソン等の再開や総合展示場での各種イベント時の事を考えると小倉駅周辺の渋滞が懸念され ると思います。 予算的にも比較的安価なものもあり2案に賛同します。
490	トンネルの横に必ず歩道ランニングサイクリングのできる空間を作って欲しい。北九州マラソンの名物にしませんか。
491	交通手段が増える事はとても良いと思います。
492	日本のインフラ動脈をしっかりと確保すること 南海トラフ地震に備えた防災の為に早期の完成を求めます。

※個人の権利利益や法人等の正当な利益を害するおそれがある発言等は非開示としている

①～⑭の重視すべき事項以外の意見

下関北九州道路の必要性等

No.	自由意見
493	早く開通してください
494	25年後にはどうなっていますか？ 少子化も進み物流も変わっていると思うので反対します。
495	北九州側の都市高速とのアクセスが必要 新たな渋滞が発生する
496	ライトアップされたらきれいな道路になると良い。(撮影に使える等。角島大橋みたいな) 費用はケチらず、良いものを作ってほしい。自転車道も確保されると良い。最低でも片側2車線は必要。
497	3案が、良いと思いました。 都市高速と連結させれば分散化でき、万が一関門トンネル、関門橋が同時に封鎖された際渋滞を極力抑えられる 若松・日明ルートだとトラックしか使わない??
498	Aルートを採用を希望します。今後の環境産業集積地である響CT周辺の企業に対する下関地区からの企業人材確保の容易性が見込める。通勤に要する時間短縮で北九州と下関の産業人材融合の効果も考えます。また関門トンネル入口の渋滞が酷く交通の妨げになっているのは否めない事実です。これを分散させる方法は地域住民の排ガス問題を含めて急務と考えます。若松区住民
499	しまなみ海道みたいに、自転車通行可能にして、新しい観光産業を創造し、観光客を呼び込んでください。
500	渋滞回避のため片側2車線での開通を求めます
501	作らない方が本州九州共に将来の物流的不利益が見込まれるので早期に作る事が最も重要。
502	下関北九州道路が是非とも必要とは思いません
503	安く動かす 最短で!
504	鉄道が通れること。現在は門司を経由して遠回りだ。
505	小倉日明～彦島フェリーが運航されていた当時は、帰省する際にも利便性が良かったため、この計画が実現すればとても助かります。
506	ルート案は「案②」を推したい。 都市高速とも接続できれば、若松方面、大分方面へのアクセスが良くなる気がする。
507	安全安心、手抜き工事はして欲しくない
508	私は下関長府に住んでいます。2号線の流れからして元マリンランド付近から橋を造るべきではないかと思っています！高い所だと逢坂町なんかが良いのではないのでしょうか？
509	仕事で良く利用していますが、どちらかが通行止めになったら周辺の渋滞が激しいので、早く進めてほしい!
510	今度こそ実現して欲しい。
511	災害で関門橋も関門トンネルも通行止めになる可能性もあるので、早急に次のルートを建設して欲しい。
512	199号線西港付近、中原東交差点は小倉方面から若戸トンネルへ右折するトラックで朝は慢性的に渋滞しておりさらに悪化が予想されるので案②は不可。利便性、町の活性化を考え案③を望む。

下関北九州道路の必要性等

No.	自由意見
513	そもそも必要がないのでは。他にもっと予算が必要な案件が多数あると思われる。軍事的にはトンネルの方が適切。
514	関門トンネルの老朽化が進んでいると思われるので代替え道路は早急に必要と思います。
515	関門トンネルがいつまでつかえるか？補修費用もけっこうかかっているだろうし、補修で関門トンネルが使えないのは物流に影響が大きいのでは？ 早急に対応しなければなりません。 下関と北九州との関係でなく、本州と九州との関係という捉え方が必要では
516	彦島にある企業としては、関門トンネルや関門橋まで行かずに、北九州及び九州地区へのアクセスが早く容易になることから、早期の実現を望みます。

①～⑭の重視すべき事項以外の意見

下関北九州道路以外について

No.	自由意見
1	彦島の地盤が低いのがまず問題だと思う
2	高齢者が多くなり、陸橋を使用している人が多い(時々若い人と子供が通る程度)ので陸橋が古くなったら除いて、横断歩道を歩くように指導したほうが良いと思います。引野口の大きい歩道橋を使っている人を10年くらい見たことがない
3	北九州空港までモノレールをのばしてほしい
4	北九州市よりも下関市側を良くしないと。道路、車線拡大、長府印内付近の大渋滞を緩和する
5	下関市で遊ぶ所が少ない。下関市の人には買い物やレジャーはほとんどが小倉に行く。小倉が近くなれば、もっとお金を使って買い物やレジャーに出歩くが、下関でお金を使う人がさらに減る
6	海上輸送ルートを複数設ければよい。2時間3時間は停まったからって日本がつぶれる訳じゃない。無駄
7	北九州空港までモノレールを延ばして欲しい
8	北九州空港までモノレールを延ばして欲しい
9	私の意見としては国も地方公共団体も莫大な借金を抱えており、関門海峡間に2つの道路(トンネルと橋)、2つの鉄道トンネル(新幹線と鉄道トンネル)の4つもあるのに、今さら橋など作る必要はないと思う。特に道路の関門橋は通行量が少なく、ガラガラしているとのこと。関門橋の通行料をトンネルと同じにしてはどうか。また、関門橋とトンネルが同時に使えないなんてことはない。それよりフェリーを廃止したというが、復活したらどうかと思う。つまり、この案は財政面から考えて大反対である
10	北九州空港までモノレールを延ばして欲しい
11	下関市彦島の住民として当地の発展に資すること。海峡の景観の利用(遊歩道、モノレールの延伸はどうか)の設置…通行料徴収。JRのトンネルは1942年開通、万が一不通などと重なると彦島と下関市内西側の住民は関門橋、国道への大回りとなる。下関・北九州道路の話は随分前からある。早く建設して欲しい。北九州市内の(特に小倉駅)車の渋滞は目に余るものがある
12	が居なくなって欲しい
13	万博やカジノより、防災・減災を最優先にしてほしい。一部の人間、企業の利益優先という考えは20世紀で終わっていると思う。市営バスがスイカやニモカなどの他のICカードが使えないのを変えてほしい。少なくとも北九州市にカジノはいらない
14	最近、特に関門トンネル内でパッシング、ハイビームの嫌がらせが多く困っています。特に下関から門司に向かうところが多いです
15	お墓参りで関門トンネルは利用しますが、関門トンネル内でのパッシング、ハイビームが多く困っています。8月門司に帰省の際、ハイビームに5～6回やられました
16	博多まで湾岸沿いにもう1本バイパスを
17	本人は数年前から介護老人保健施設に入所(自分名義の車も処分)しており、このアンケートに回答する能力はほとんど乏しい状態です(夫)
18	道路標識を見やすくしてほしい(見落とし、逆走がある)
19	道路も大切と思うが、それ以上にダムが必要が先と思う。予算の無駄使いが多いので、絶対に必要だと思うものから先にしてほしい。毎年毎年、豪雨の凄さを身を持って感じている今、何が最優先かをよく検討してほしい。下関にあるダムは戦前に作られ、老朽化していると言われてるので、早く安全なダムに対応してほしい
20	関門トンネルもETCにすべきだと思う。人件費や時間ももったいない
21	どうして船を残さなかったのか。こういう道を作るなら日明～彦島の船を残さなかったのか

※個人の権利利益や法人等の正当な利益を害するおそれがある発言等は非開示としている

①～⑭の重視すべき事項以外の意見

下関北九州道路以外について

No.	自由意見
22	世界遺産や環境都市という枠組みにとらわれず、自然環境等、他の魅力もアピールすると良いかと思う
23	新しい道路を造るより、今ある道路を歩行者や最近増えている自転車ツーリングに安全な道路にして欲しい。速いことばかりがいいとは思わない。観光などはゆっくりゆったり一つの観光地に宿泊しながら楽しんでもらいたい。これから少子高齢化が進み、人口だって減少していく時期が来るのだから将来を見据えた道路行政を
24	やはり下関に行くとなると門司港まで行かなくてはならないのが不便。この中では案②が良いと思う。西港に市場もあるから。検討してほしいのは雨量が多いときは199号は冠水するので、道路の整備をして欲しいです(付近)
25	九州の北部の環境の町の美化の町づくりと市民の和づくりの交友のある仕事
26	共同体です。この街づくり
27	橋を降りてからの道路整備
28	高度医療施設が多いこと
29	施設が整った(機器等)病院がたくさんあり、選択できること
30	主要幹線を通する道路は2系統あり。3本目は北九州市(下関市)をバイパスするルートとすべき。小倉を通過すべきではない
31	関門トンネルが1車線しかないのが不便に感じます
32	観光客・地元客等の施設、道の駅
33	物産館、道の駅、寄りやすい景観等
34	景観の良い道の駅
35	少子高齢化が進む中、新しく道路を造るより、今までのインフラを整備(修理・補修)順次進めたほうが良いと思う。他に必要なところに使ってほしい
36	今のトンネルをETCを使えるようにして下さい
37	関門エリアに大型ショッピングモールや海峡を中心としたリゾート施設、遊園地などを作ってほしい。ゼロエネルギーエリアとして上記施設を作って欲しい
38	199号で以前は下関へ行くのに現状より早かったと思う。信号の連動性が悪くなり、時間がかかる。信号が青になっても一つ先の信号の赤になり、渋滞の原因になっている箇所がある。現状での改善点もあるのではないかと
39	関門トンネルをETC化してほしい。土日祝、GW等渋滞が激しい為
40	関門トンネルの通行時、お金を用意するのが面倒なのでETCが利用できると嬉しい
41	特に橋に関してのことではないけれど、今の道路事情はよくないところが多いと思う。もう少し細かなところも良くしてほしいと願う
42	下関にこだわらず、宇部などにつなげたら良いと思う
43	下関の国道が狭い。1車線しかない。長府トンネルも1車線しかない
44	下関市のバイパスは尻切れバイパスが多い
45	工事関係者の皆さんご安全に
46	関門トンネルの安全性・修繕管理があと何年保持できるか。3号手向山トンネル周辺の道路幅が狭すぎる。自動車だけでなく、歩行者、軽車両にとって安全性が低すぎる。門司区孤立問題
47	八幡地区、下関(川棚)方面からの空港アクセスを向上して欲しい

※個人の権利利益や法人等の正当な利益を害するおそれがある発言等は非開示としている

①～⑭の重視すべき事項以外の意見

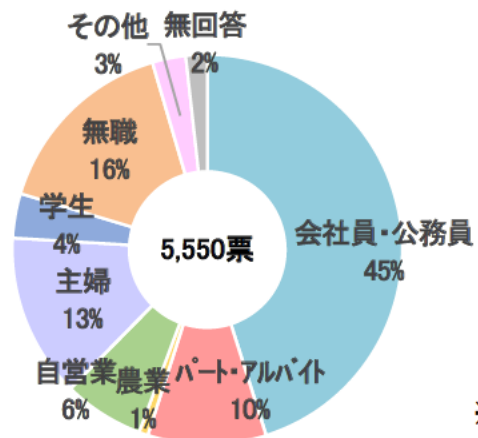
下関北九州道路以外について

No.	自由意見
48	下関北九州道路については多額の費用をかけてまで必要かはわからない。橋とトンネルがあるのに多額の費用をかけて建設する必要はない。トンネルのETC化等混雑緩和でできることもあると思う。また予算を違うところに使ってほしい。
49	今は道路工事よりもコロナ対策が重要と考える
50	特になし
51	トンネルはもう交代の時期。大事故が起きてからでは遅い。
52	道路にだけでなく現在の日々みていると多くの交通手段あってよいのではないかと考えます
53	以前はフェリー(西港町一彦島)を主利用でした。
54	安全通行できるようあおり運転などの見回り強化
55	多様化が必要である。
56	代替フェリーの検討有り。
57	別にありません。
58	現行の道路(高速道路)は九州～山陽道が主であり山陰と九州の連絡道が必要と思う。九州と山陰・北陸の主要道路の始まりと思う
59	上記とは異なるが、呉～今治ルート(しまなみ海道)をお願いします。広島(廿日市)からの場合、産業道路～都市高～広島呉道路～呉市内広バイパス(トンネル)と広島までとても速く行くことが可能になりました。ですが、松山へ行くには、尾道まで行き、戻ってしまなみ海道を渡る事になります。その為には、山陽自動車道を通らないとならず、更に遠回りとなります。 呉→しまなみ海道→今治又は松山を切に望みます。
60	今はコロナ優先かと思いますが。。。
61	バス代行も考えてほしい。(JR運休の時や遅れの時に)
62	<ul style="list-style-type: none"> ・今、特別に不便に感じていない。時間もそれほどかかるとは思わない。 ・小倉東断層の上で安全性はあるのか。 ・渋滞はトンネルの無料化、3号線、199号線の車線増にするべき。 ・有料道路になるが採算は取れるのか、橋より今はコロナに回すべき。
63	なし
64	ない
65	なし
66	今後の北九州市
67	佐賀県に住んでいる為、JRの収支が気になる。門司・下関のお客が多い路線に影響が出ると、赤字路線の廃止の話につながってしまうので、その点(JRの乗客が減らないよう)にも気を使ってほしい。九州全体のJRに関わってくると考える。
68	私にはわかりません。老人なので今後の若い方々のためならと思っております。
69	北九州・下関両市の交流も大切ですが、都心部を周遊したうえで物流が担保できるよう広域バイパスを優先すべきだと考えます。
70	下関市側のインフラ整備を先行すべし。

下関北九州道路以外について

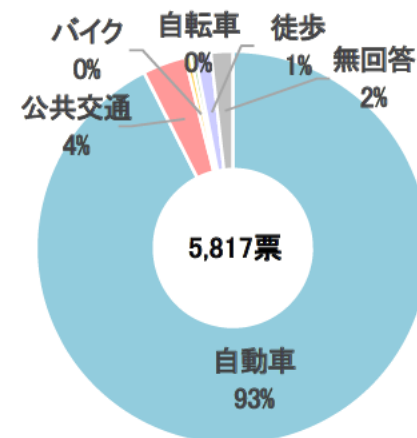
No.	自由意見
71	関門橋に電車はないか。
72	渋滞時の情報がないので困る。
73	都市高速道路日明ICと下関ICをスムーズに車の移動がいき、北九州空港でも宇部空港でも行けるようにしてほしい。将来のエネルギー事情も考え、九州電力と中国電力が協力できるケーブルも考えてほしい
74	関門トンネルのETC化が①や③の解決にはまずすべきことと思いますが、次に無料化でしょうか
75	道路自体必要なし
76	仕事から、重機などを運ぶのに関門フェリーがなくなったのが本当に残念だし、新しいトンネルや橋をかけるなら関門フェリーを復活して欲しい。
77	JR線のトンネルも老朽化していると思います。今回の検討事項に入っていると良いと思います。 北九州市は地方公務員数が人口比率比較で多いということもあり財政が逼迫していると思います。子供たちの世代へのツケ回しになるような投資であれば反対です。
78	コロナ対策を重視すべき
79	公助の充実
80	ほ
81	北九州はギャンブルが非常に盛んな街なので、下関北九州道路の整備とともにカジノを誘致してもらいたい。
82	その前に印内等先にやらないと行けない交通インフラ多すぎ。 やる順番が逆。 下関市からの撤退も検討中。
83	案2のルートにはフェリーが就航していたが廃止となった。同ルートにはどうしてもという需要は少ないのではないのでしょうか。フェリーと道路では条件が異なりますが。都市圏として一体となった発展を目指すためには、川にかかる橋やトンネルのように、街中で、歩行者も使えるものがないと思います。
84	公共事業による一般人の雇用創出を重視すべきである
85	特に無し
86	特にありません。
87	社員の業務利用頻度は少ないですが、下関地区工事の協力会社の半数は、北九州より来ており関門橋、関門トンネルを日々利用しています。

職業

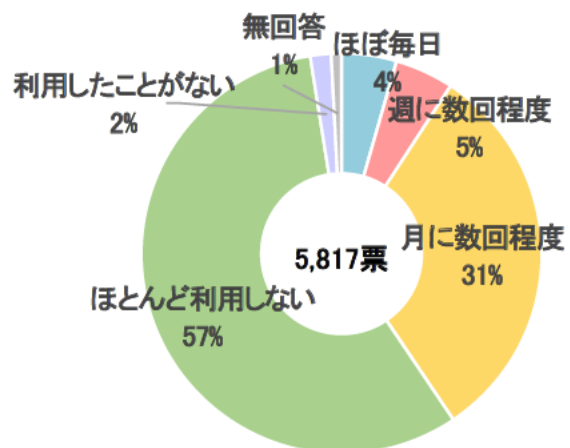


※団体・企業を除く

関門橋・関門トンネル利用時の交通手段



関門橋・関門トンネルの利用頻度



関門橋・関門トンネル利用時の主な目的

