

下関北九州道路

計画段階環境配慮書

令和2年12月

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	州	市
下	関	市

— 目 次 —

第1章 第一種事業を実施しようとする者の氏名及び住所.....	1
1.1 事業の名称.....	1
1.2 第一種事業を実施しようとする者の氏名及び住所.....	1
第2章 第一種事業の目的及び内容.....	2
2.1 事業の経緯.....	2
2.2 事業の目的.....	22
2.3 事業の内容.....	23
2.3.1 事業実施想定区域の位置.....	23
2.3.2 事業の規模.....	23
2.3.3 その他事業に関する事項.....	24
第3章 事業実施想定区域及びその周囲の概況.....	26
3.1 自然的状況.....	26
3.2 社会的状況.....	33
第4章 計画段階配慮事項ごとに 調査、予測及び評価の結果をとりまとめたもの.....	42
4.1 計画段階配慮事項の選定.....	42
4.2 計画段階配慮事項に関する調査・予測・評価の手法.....	43
4.3 計画段階配慮事項に関する調査・予測・評価の結果.....	45
第5章 その他環境省令で定める事項.....	49
5.1 環境影響評価法第三条の七に基づく 配慮書の案についての意見と事業者の見解.....	49
5.1.1 一般の環境の保全の見地からの意見と事業者の見解.....	49

測量法に基づく国土地理院長承認（複製）R2JHF 405

本製品を複製する場合には、国土地理院の長の承認を得なければならない。

第1章 第一種事業を実施しようとする者の氏名及び住所

1.1 事業の名称

下関北九州道路

1.2 第一種事業を実施しようとする者の氏名及び住所

- 事業予定者の名称 : 国土交通省 中国地方整備局
代表者の氏名 : 国土交通省 中国地方整備局長 こだい たく 小平 卓
住 所 : 〒730-8530 広島県広島市中区上八丁堀 6 番 30 号
- 事業予定者の名称 : 国土交通省 九州地方整備局
代表者の氏名 : 国土交通省 九州地方整備局長 むらやま かず 村山 一弥
住 所 : 〒812-0013 福岡県福岡市博多区博多駅東 2 丁目 10 番 7 号
- 事業予定者の名称 : 山口県
代表者の氏名 : 山口県知事 むらおか つくまさ 村岡 嗣政
住 所 : 〒753-8501 山口県山口市滝町 1 番 1 号
- 事業予定者の名称 : 福岡県
代表者の氏名 : 福岡県知事 おがわ ひろし 小川 洋
住 所 : 〒812-8577 福岡県福岡市博多区東公園 7 番 7 号
- 事業予定者の名称 : 北九州市
代表者の氏名 : 北九州市長 きたはし けんじ 北橋 健治
住 所 : 〒803-8501 福岡県北九州市小倉北区域内 1 番 1 号
- 事業予定者の名称 : 下関市
代表者の氏名 : 下関市長 まえだ しんたろう 前田 晋太郎
住 所 : 〒750-8521 山口県下関市南部町 1 番 1 号

※上記、事業予定者は「概略計画の検討を実施した主体」である。

第2章 第一種事業の目的及び内容

2.1 事業の経緯

下関北九州道路は、下関市、北九州市の都心部を結び、循環型ネットワークの形成により、暮らし、産業・物流、観光、渋滞緩和など地域の一体的発展に寄与するとともに、本州と九州の広域的な人流・物流及び経済活動の活性化を支える大動脈であり、更に、災害時の代替路としての機能・役割を担う道路です。

平成29年5月から、地域が主体となり、概略ルート・構造形式・整備手法について具体的な調査検討を行うことを目的とした「下関北九州道路調査検討会」を設立し、地域住民や企業、有識者の意見を聞きながら基礎的な調査検討を行い、地質等の詳細な調査を実施するとともに、高度かつ広範な専門的知見をもって検討を深め、構造形式を検討する必要があることを確認し、平成31年3月に検討結果をとりまとめました。また、この検討結果を踏まえ、令和元年9月から、下関北九州道路の計画の具体化に向けた必要な検討を行う場として、国及び2県2市で構成する「下関北九州道路計画検討会」を設立し、下関北九州道路の整備効果や概略ルート、海上部の概略構造等について調査検討を行い、橋梁案が妥当であること等を確認し、令和2年3月に検討結果をとりまとめました。

その後、過年度の検討結果を踏まえ、地域の課題を解決するため、令和2年度から計画段階評価の手続きを実施しており、構想段階における道路計画のアンケート調査や、「社会資本整備審議会 道路分科会 中国・九州地方合同小委員会」（以下、「中国・九州地方合同小委員会」という。）を2回実施しました。

計画段階評価では、住民や企業へのアンケート調査や、関係する地方公共団体の長からの意見、中国・九州地方合同小委員会での有識者の意見等を踏まえ、ルート帯等を総合的に判断し、対応方針の決定を目指すとともに、ルート帯案を検討しました。

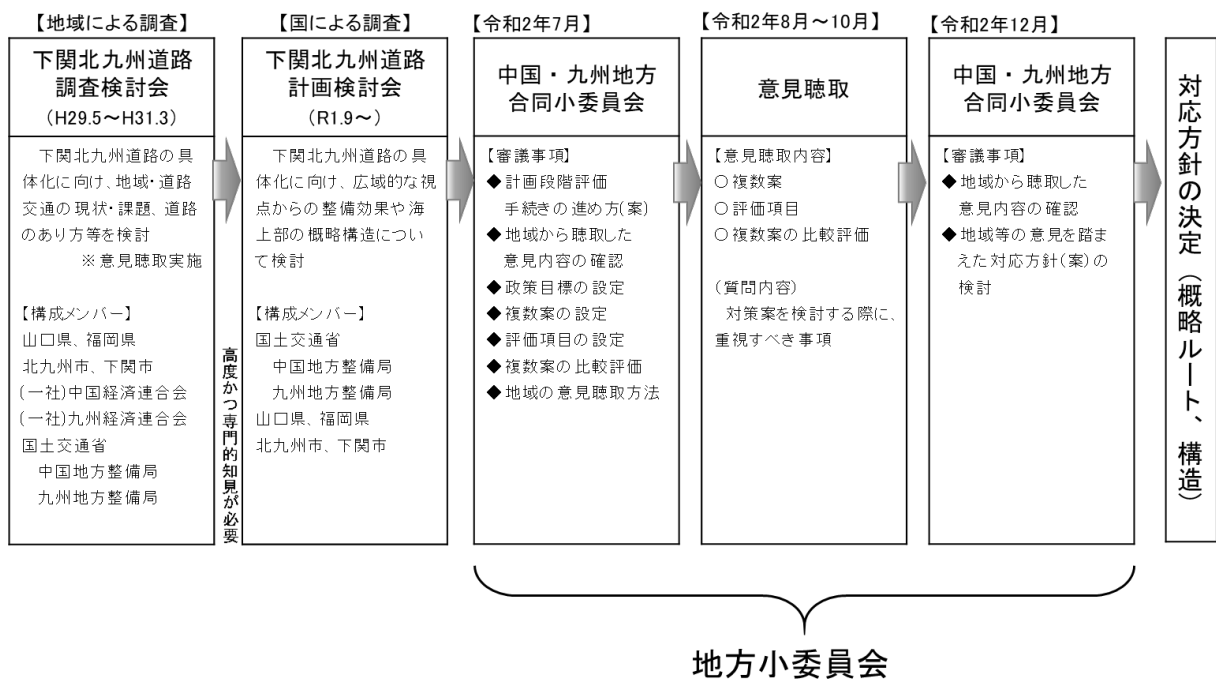


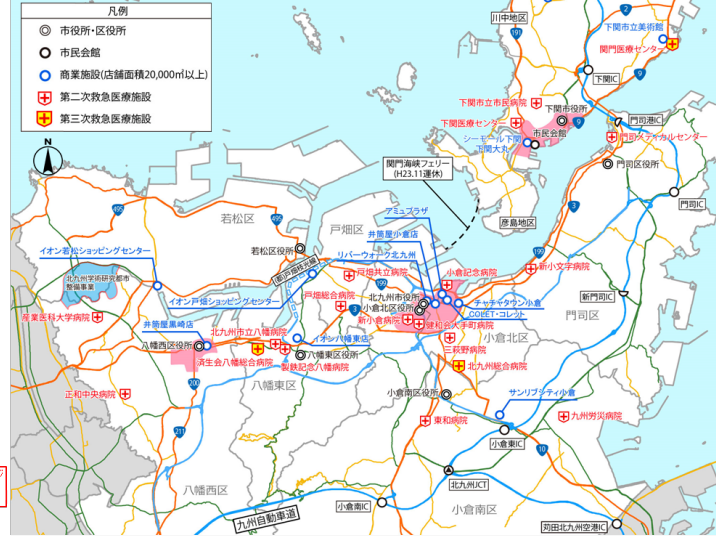
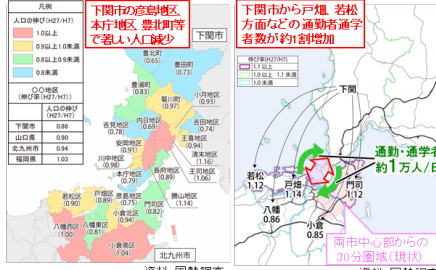
図 2-1 地方小委員会等における審議経過

地域の現状と課題<暮らし>

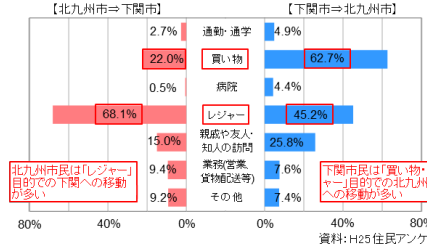
下関北九州道路調査検討会資料より作成

- 下関市、北九州市ともに人口が減少傾向。特に、下関市中心部(本庁地区)、彦島地区等で著しい減少。
- 海峡を挟んで120万人を超える都市圏を形成しており、下関市～北九州市間の通勤・通学の往来が1日あたり約1万人あり、下関市-戸畑・若松方面の通勤・通学の往来は増加傾向。
- 小倉都心部に商業施設が集積。下関市民は買物目的での北九州市への来訪が多い。

■下関北九州地域の地区別人口の伸び(H27/H7) ■下関市から北九州市への通勤・通学流動の伸び(H27/H7) ■主要施設の立地状況



■下関市～北九州市間の主な移動目的・経路



地域の現状と課題<産業・物流>

下関北九州道路調査検討会資料より作成

- 広域物流を担う港湾施設、鉄道貨物駅が立地するが、高速道路網からの利便性が低い施設が存在。
- 北九州市の日明、洞海湾、響灘地区、下関市の彦島西山・福浦、長府扇町、長州出島地区等に工場が集積し産業拠点を形成。これら産業拠点での企業間取引があるが、関門橋・関門トンネルでの問題・不満が多い状況。

■物流拠点、工業団地等の立地状況



■下関市と北九州市の企業間取引の状況



■関門橋・関門トンネルに対する問題・不満の有無

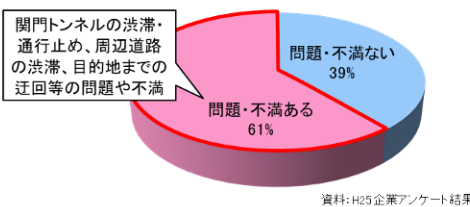


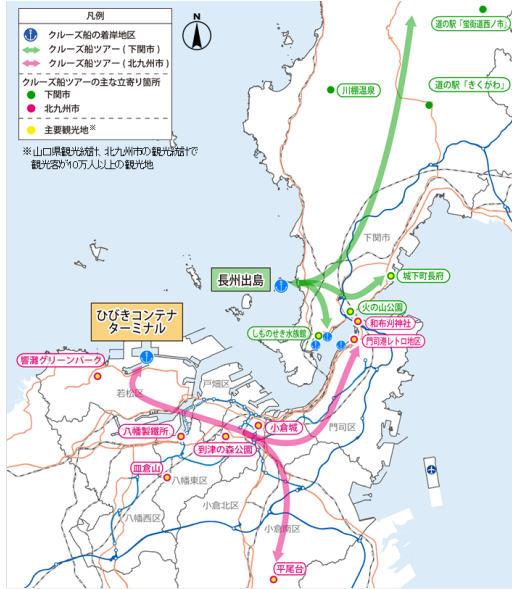
図 2-2 (1) 計画段階評価における地域・道路の現状と課題の整理状況

地域の現状と課題<観光>

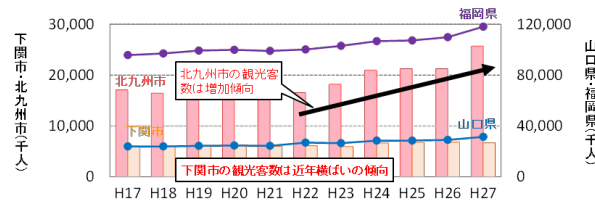
下関北九州道路調査検討会資料より作成 ※一部一ヶ年更新

- 観光入込客数は、北九州市が増加傾向であるのに対し、下関市では横ばい傾向。
- 両市に寄港するクルーズ船は増加傾向にあるが、両市を周遊するクルーズ船バスツアーは非効率な状況。
- 両市の観光施設の移動性を高め、地域全体の観光ポテンシャルを高める必要がある。

■主要観光施設の分布、クルーズ客船の主なツアールート



■下関北九州地域の観光客数の推移



■クルーズ客船入港実績推移

<下関港>



<北九州港>

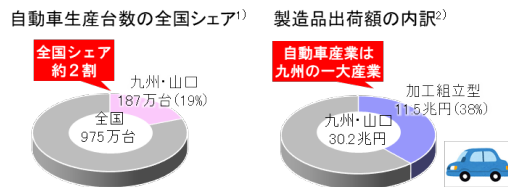


地域の現状と課題<広域的な視点>

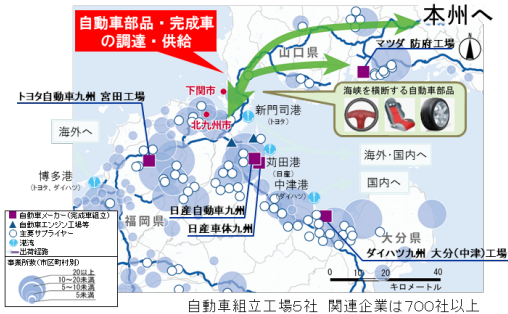
下関北九州道路計画検討会資料より作成

- 九州は、自動車産業や農畜水産業が基幹産業であり、自動車部品や農畜水産品の輸送は関門海峡を渡って行われている。

○海峡を横断する自動車部品



自動車関連企業の立地状況と輸送の流れ³⁾



1) 九州経済産業局、自動車メーカーHP 台数はH30年度の数値
2) 工業統計(H30)
3) 図説九州経済2020

○農畜水産品を全国へ供給

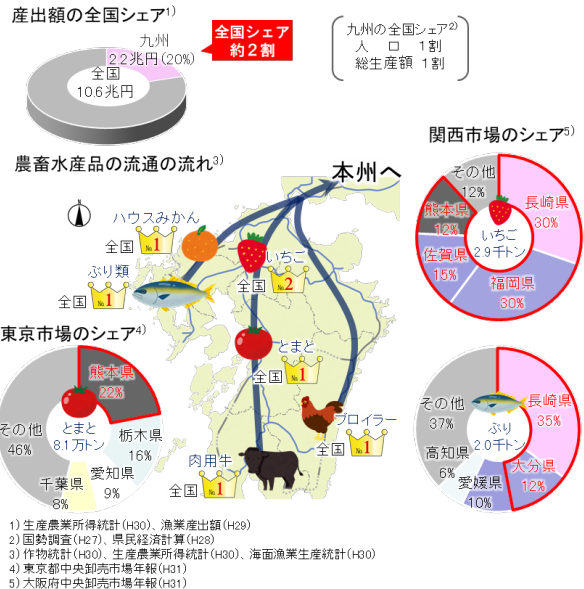


図 2-2 (2) 計画段階評価における地域・道路の現状と課題の整理状況

道路の現状と課題

下関北九州道路計画検討会資料より作成

①通行止め(災害時・通行止め時の代替機能)

○関門橋及び関門トンネルでは自然災害や事故、補修工事等による通行止めが発生しており、通行止めによる著しい交通渋滞が市民生活や企業活動へ大きな影響を及ぼしている。

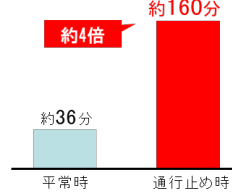
○通行止め回数および渋滞状況

通行止め回数¹⁾ H30.7.6豪雨における通行止め時の渋滞状況²⁾



1) 通行止め回数: NEXCO西日本
2) ETC2.0プローブ(H30.7.6(金)9:00~10:00)

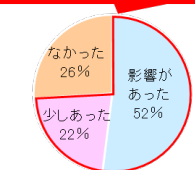
H30.7.6豪雨における通行止め時の移動時間(小倉駅→下関駅)³⁾



関門トンネル周辺の渋滞状況

H30.7.6豪雨時の市民生活、企業活動への影響⁴⁾

約7割の企業で影響あり



国道や県道の大渋滞により、バスのダイヤがつかならず、運休便が多数発生しました。



(バス事業者)

渋滞で物流網が混乱し、大手自動車工場で、5割程度の生産停止等が発生しました。



(製造業)

問: H30.7豪雨時の企業活動への影響について

3) ETC2.0データ 平時時: H30.6.29 17時台 関門自動車道-北九州高速経由ルート
通行止め時: H30.7.6 17時台 関門自動車道(下関IC~門司港IC)~国道199号経由ルート
(下関北九州道路整備促進期別委員会・下関北九州道路建設促進協議会(パンフレット))
4) 福岡県 北九州市の企業を対象にH30.7豪雨による高速道路等の通行止めの影響調査を実施 回答企業179社

道路の現状と課題

下関北九州道路調査検討会資料より作成

②迂回、③渋滞

○両市の中心部間は大きな迂回が必要(直線距離の約2倍の道路距離)。
○両市の中心部、及び両市を接続する国道3号、関門トンネル等では渋滞が発生。

②迂回

・両市間の移動は関門トンネルなどへの大きな迂回が必要



直線距離	約10km	両市中心市街地のアクセスに大きな迂回が発生
道路距離	約20km	

小倉都心-下関市街地のアクセス

③渋滞

・両市を結ぶルート上の主要交差点では交通混雑が発生。

<渋滞状況>

①国道2号関門トンネル(下関側)



②国道3号(三萩野交差点)



資料: H27全国道路・街路交通情勢調査、山口県道路交通渋滞対策部会、福岡県交通渋滞対策協議会

図 2-2 (3) 計画段階評価における地域・道路の現状と課題の整理状況

地域の課題（下関北九州道路調査検討会の意見聴取結果）について

○調査目的

下関北九州道路調査検討会において、山口県・福岡県・北九州市・下関市等が住民、企業・団体に対して、道路の課題や下関北九州道路のあり方などを把握することを目的に、アンケート調査を実施しました。

○調査方法・調査期間・配布回収数

調査期間：平成30年11月19日（月）～平成30年11月30日（金）

対象	意見聴取方法	対象の詳細	回収状況
住民	アンケート	下関市 2,000 世帯 北九州市 2,000 世帯 →計 6,812 人	2,108 票
企業・団体※	アンケート	下関市 263 社 北九州市 249 社 →計 512 社	238 社

※アンケートを実施した業種：農業・林業、漁業、建設業、製造業、卸売業など17業種を対象に実施。

○主な把握内容

- ・地域の道路の課題：下関市～北九州市間の移動における課題
- ・下関北九州道路のあり方：下関・北九州地域の更なる経済発展のために、どのような役割をもつ道路が必要か

図 2-3 (1) 地域の課題（下関北九州道路調査検討会の意見聴取結果）について

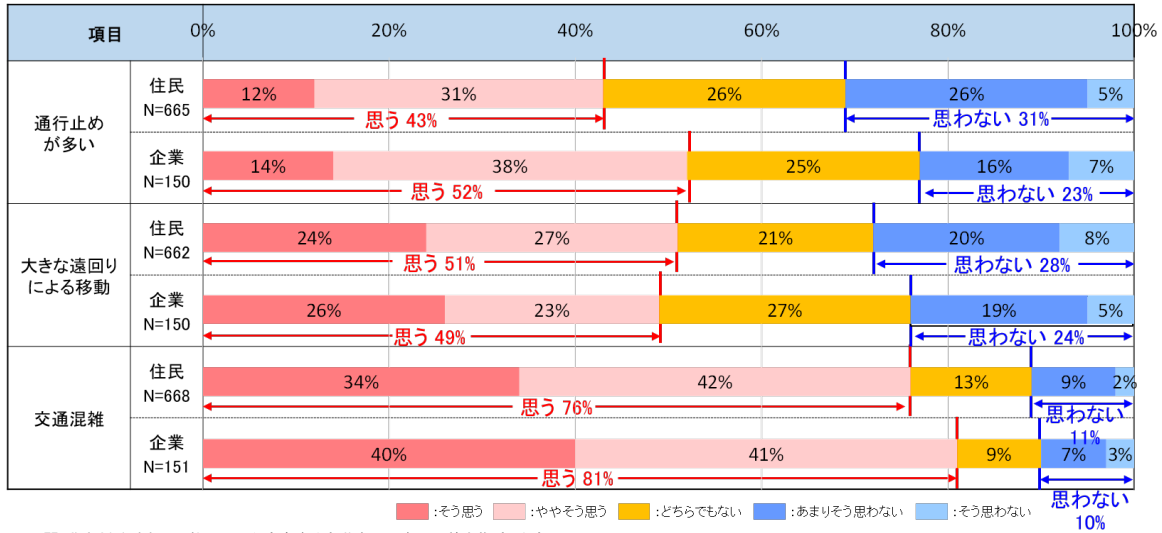
地域の課題（下関北九州道路調査検討会の意見聴取結果）について

○ 調査結果及び分析等

【地域の道路の課題】

- ・ 地域住民・企業等ともに両市を自動車で行き来する人の約8割が、「交通混雑」に課題があると回答。
- ・ 「通行止めが多い」、「大きな遠回りによる移動」についても課題と回答した人の方が多い。

【質問】下関市～北九州市間の移動において、以下の課題についてどう思いますか？
(5段階評価: そう思う・ややそう思う・どちらでもない・あまりそう思わない・そう思わない)



※下関・北九州地域を月に数回以上行き来する自動車利用者の回答を集計したもの

【地域の道路の課題（自由意見）】

- ・ 「混雑の解消」や「遠回りの解消」、「通行止めの対策」の意見やその他、道路全般に関する意見（ETCの設置、車線数の拡大、信号時間の改善など）も寄せられた。

【質問】下関市～北九州市間の移動において、以下の課題についてどう思いますか？

<地域住民(意見数 223件)>

■: 「混雑の解消」、「遠回りの解消」、「通行止めの対策」に関する意見

- 関門トンネル付近に住んでいるが渋滞が激しく日常生活に支障をきたしている。
- 渋滞、通行止めが多く困る。他のルートを早急に建設して下さい。
- 事故の際トンネル入り口の混雑、国道2号迄に混雑が多い。
- いつも遠回りしていると思っていて面倒に感じる。
- トンネルの渋滞が多すぎる。通行止めになる回数も。
- 関門トンネルにETCを設置していただきたい。
- 横断歩道の信号の時間が短くて怖い。ラッシュなどの通勤時間は仕方ないがそれ以外の時間はもう少しどうにかならないのか。
- 2車線→1車線への制限が多い
- 現行の橋で充分。不自由を感じない。

<企業・団体(意見数 13件)>

- 橋、トンネルが通行止めになれば下関へ渡る手段がない。
- 関門トンネルは片側1車線がために通行止めが生じている。関門橋は風雪による通行止めが生じている。これらの障害を可能な限り除去願いたい。
- 関門橋が事故等で通行止めの際、渋滞が広範囲となり、移動が困難な状況となっている。
- 門司港-小倉間をバスで移動すると時間がかかりすぎる。JRは日中本数が少ない。
- 国道199号の片側1車線区間の2車線化

図 2-3 (2) 地域の課題（下関北九州道路調査検討会の意見聴取結果）について

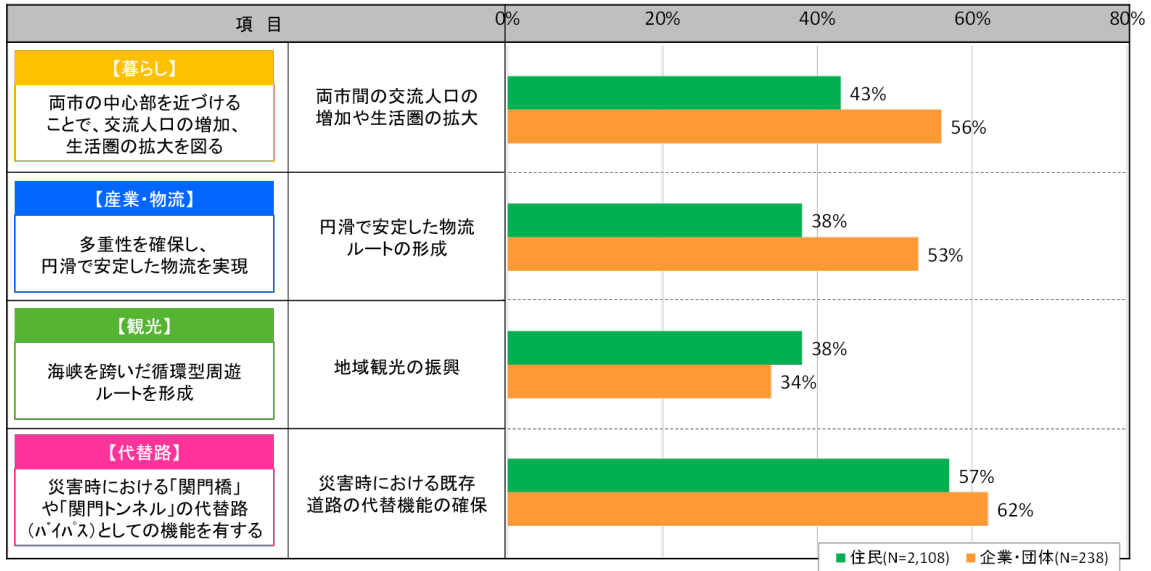
地域の課題（下関北九州道路調査検討会の意見聴取結果）について

○調査結果及び分析等

【下関北九州道路のあり方】

- ・「暮らし」「産業・物流」「観光」に対する役割が必要といった回答が約3割～約6割。
- ・「災害時における既存道路の代替機能の確保」が必要といった代替路に関する意見が住民・企業ともに約6割。

【質問】下関・北九州地域の更なる経済発展のために、どのような役割をもつ道路が必要だと思いますか？（複数選択可）



【下関北九州道路のあり方（自由意見）】

- ・全体的にスムーズな流れとなる道路、産業・物流に役立つ道路（国際物流拠点の発展、大型重機が利用できる道路など）、防災面の安心安全な道路・多重性といった代替路に関する意見が寄せられた。

【質問】下関・北九州地域の更なる経済発展のために、どのような役割をもつ道路が必要だと思いますか？

<地域住民(意見数 84件)>

■：「暮らし」、「産業・物流」、「観光」、「代替路」に関する意見

- 都心部、市街地での渋滞が緩和され、全体的にスムーズな流れとなるよう役立つ道路
- 関門トンネルの代替路の確保は必要。
- 国際物流拠点として発展するため港とのアクセスが重要
- せつかく道路をつくるなら観光に役立つような配慮が必要と思う。
- 大型重機の移動も出来るようにしてほしい。
- 小倉から下関に直行できるルート。
- 安心・安全な道路。交通網の多重化。
- 山陰方面にスムーズに行ける道路。
- 新道路によって地元(彦島)が素通りとなり経済が疲弊しない様に願う
- 通行費を無料にして流通コストを下げるべき。
- 両市ともに人口減なのでこれ以上の道路は不要。新ルートを造ったところで経済発展などしないと思う。
- 今のトンネルと橋で充分と考えます。
- 現在ある道路で十分だと思う。新たな道路は必要ありません。

<企業・団体(意見数 3件)>

- 災害特に大規模なものを想定すると早期の整備が必要と考えます(本州～九州として)
- 新たな物流道路建設(第2関門橋、トンネル等)
- 計画の必要なし

図 2-3 (3) 地域の課題（下関北九州道路調査検討会の意見聴取結果）について

重視すべき事項（計画段階評価の意見聴取結果）について

○調査目的

計画段階評価の段階では、下関北九州道路に関する道路整備の計画検討を進めるにあたり、最適なルート帯案の検討に必要な重視すべき事項について意見を頂くことを目的に、アンケート調査、ヒアリング調査、オープンハウスを実施しました。

○調査方法・調査期間・配布回収数

意見聴取は、自治体・団体・企業ヒアリング、地域住民アンケート及びオープンハウスなど、以下の内容を実施しました。

調査期間：令和2年8月6日（木）～令和2年10月12日（月）

対象	意見聴取方法	実施期間	対象の詳細	回収の状況	
自治体	ヒアリング	令和2年8月6日（木） ～9月7日（月）	山口県、下関市、福岡県、北九州市	4自治体	
団体等	アンケート ヒアリング	【アンケート】 令和2年8月6日（木） ～9月7日（月）	トラック協会、タクシー協会、バス協会、消防本部、農業協同組合、漁業協同組合、警察署、観光協会、商工会議所、医療機関、医師会 等	【アンケート】 267団体・社 ハガキ 251票 WEB 16票	全267票
企業		【ヒアリング】 令和2年8月6日（木） ～10月12日（月）	製造業、運輸・郵便業、卸売・小売業、宿泊・飲食サービス業、医療・福祉 等	【ヒアリング】 22団体・社	
地域住民	アンケート	令和2年8月6日（木） ～9月7日（月）	下関市 約1,600人 北九州市 約5,600人 (合計7,200人)	4,686票 ハガキ 4,054票 WEB 632票	全5,550票
	オープンハウス	【平日】：4日間 令和2年9月9日(水) 令和2年9月10日(木) 令和2年9月11日(金) 令和2年9月25日(金) 【土曜日】：1日間 令和2年9月12日(土)	7箇所 ・下関市役所 : 令和2年9月9日(水) ・門司区役所 : 令和2年9月9日(水) ・戸畑区役所 : 令和2年9月10日(木) ・小倉北区役所 : 令和2年9月11日(金) ・若松区役所 : 令和2年9月25日(金) ・しものせき水族館横 : 令和2年9月12日(土) ・小倉駅 : 令和2年9月12日(土)	309票	
広域的な道路利用者	留置き	令和2年8月6日（木） ～9月30日（水）	28箇所 ・道の駅（きくがわ、西の市、豊北、むなかた、豊前おこしかけ） ・中国自動車道、山陰自動車道、関門自動車道、九州縦貫自動車道、東九州自動車道SA・PA（宮島SA（上り・下り）、美東SA（上り・下り）、周防灘PA（上り・下り）、壇ノ浦PA（下り）、めかりPA（上り）、古賀SA（上り・下り）、今川PA（上り・下り）、基山PA（上り・下り）） ・役場（山口県、下関市役所、福岡県、若松区役所、門司区役所、戸畑区役所、小倉北区役所） ・その他（唐戸市場、小倉駅）	555票 回収箱 367票 WEB 188票	

合計：5,817票

○主な把握内容

- ・下関北九州道路の最適なルート帯案を検討するうえで重視すべき事項

図 2-4 (1) 重視すべき事項（計画段階評価の意見聴取結果）について

重視すべき事項（計画段階評価の意見聴取結果）について

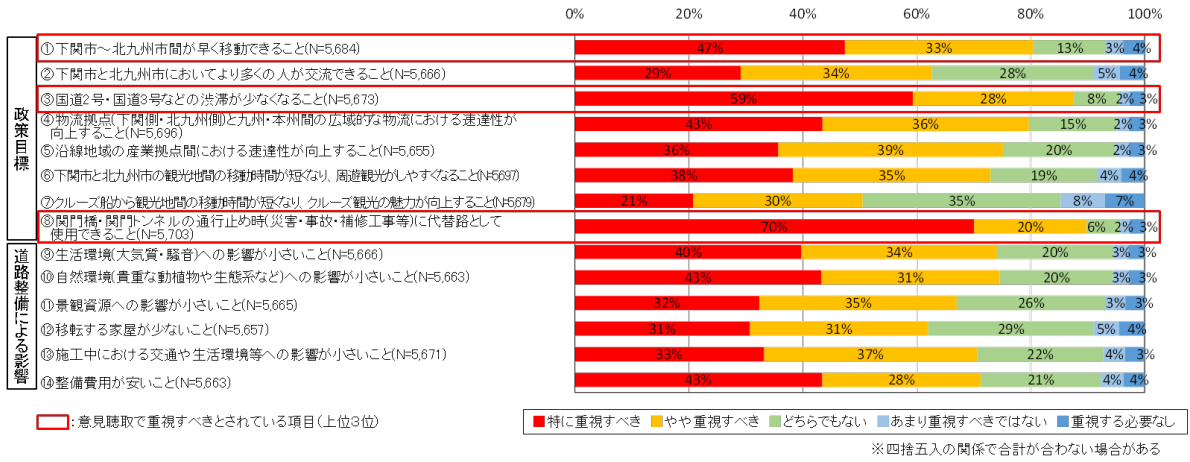
○調査結果及び分析等

【最適なルート帯案を検討する際の重視すべき事項】

○政策目標については、「⑧関門橋・関門トンネルの通行止め時(災害・事故・補修工事等)に代替路として使用できること」、「③国道2号・国道3号などの渋滞が少なくなること」、「①下関市～北九州市間が早く移動できること」を重視している割合が高い。

○道路整備による影響については、いずれの項目についても、重視すべきとの意見が7割程度あった。

＜質問＞最適なルート帯案の検討に必要な「重視すべき事項」について5段階で評価して下さい。
【①～⑭の事項それぞれ該当する箇所につただけ○をつけてください】



○政策目標については、住民、団体・企業ともに、「⑧関門橋・関門トンネルの通行止め時(災害・事故・補修工事等)に代替路として使用できること」、「③国道2号・国道3号などの渋滞が少なくなること」、「①下関市～北九州市間が早く移動できること」を重視しており、団体・企業の方が重視している割合が高い。

○道路整備による影響については、住民、団体・企業ともに、いずれの項目についても、重視すべきとの意見が7割程度あった。

＜質問＞最適なルート帯案の検討に必要な「重視すべき事項」について5段階で評価して下さい。
【①～⑭の事項それぞれ該当する箇所につただけ○をつけてください】

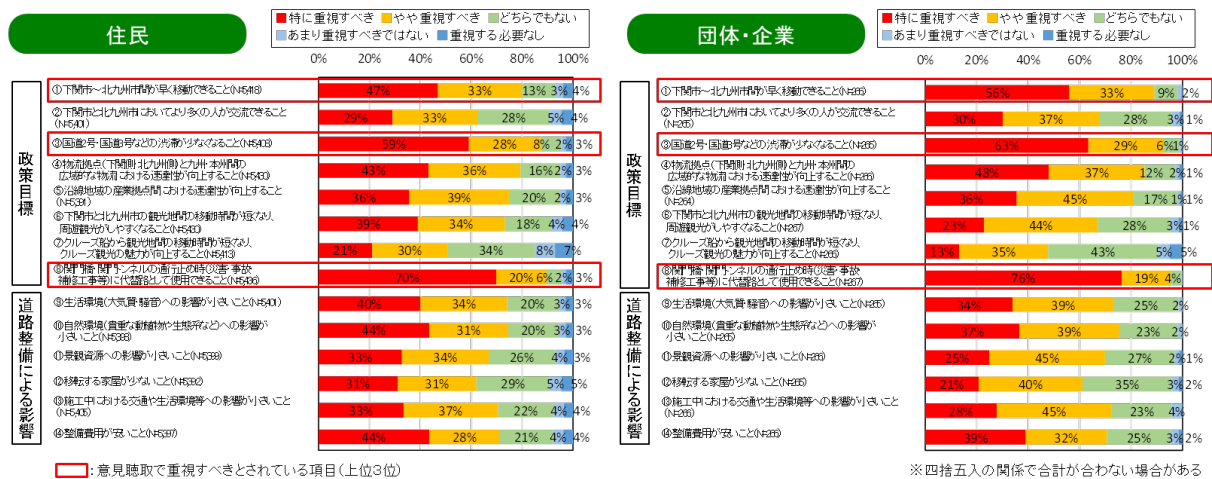


図 2-4 (2) 重視すべき事項（計画段階評価の意見聴取結果）について

重視すべき事項（計画段階評価の意見聴取結果）について

○調査結果及び分析等

【意見聴取で寄せられた自由意見（内訳）】

- 自由意見は1,384人から延べ2,075意見が寄せられた。
- 寄せられた自由意見を「重視すべき事項」、「下関北九州道路の必要性等」、「下関北九州道路以外」に分類。
- 早期完成などの「下関北九州道路の必要性等」の意見が最も多く、次いで、重視すべき事項の「⑧関門橋・関門トンネルの通行止め時に代替路として使用できること」に関する意見が多い。

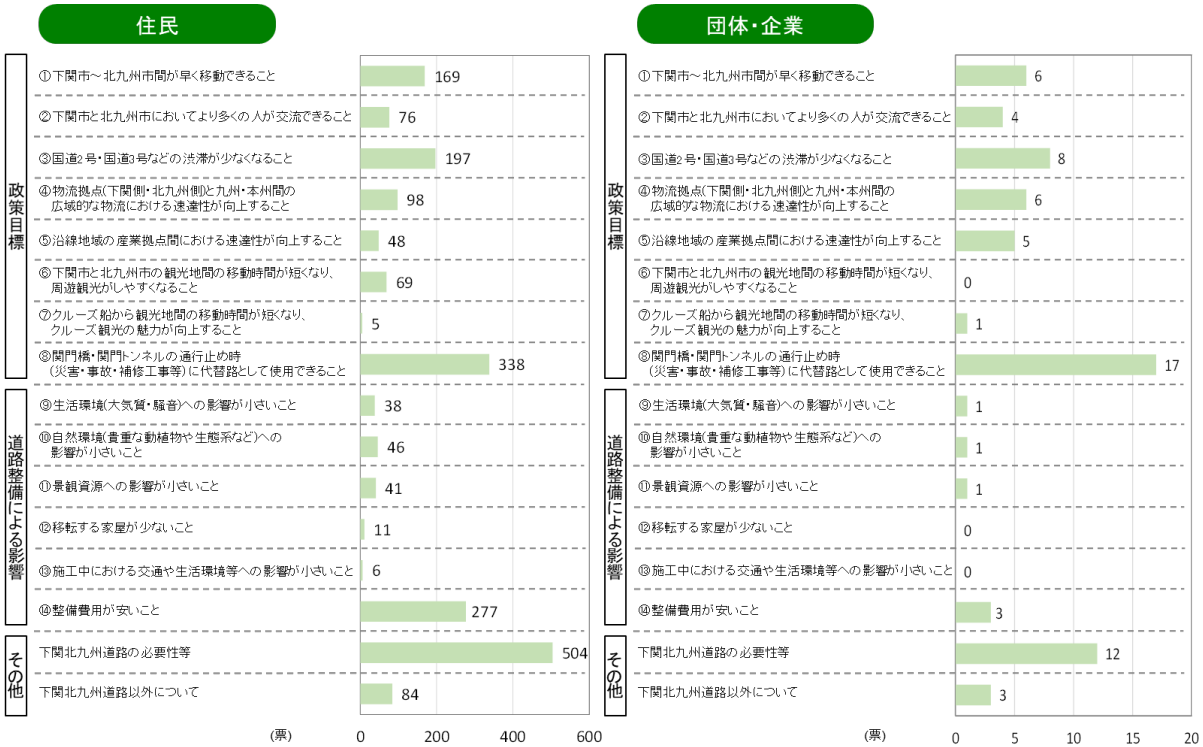
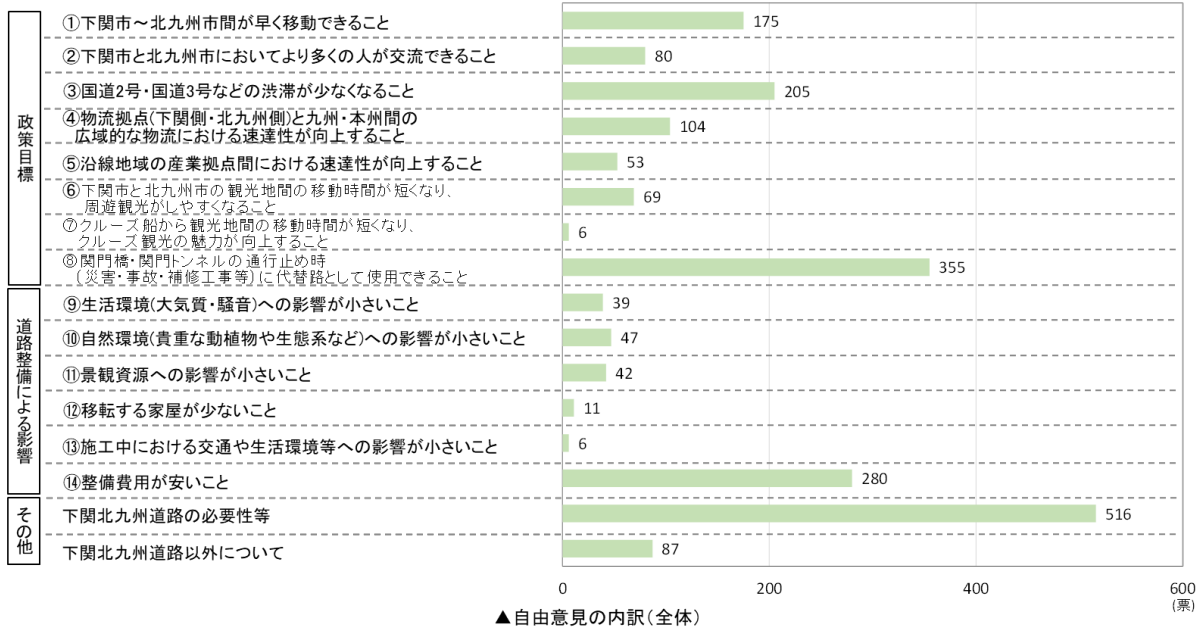


図 2-4 (3) 重視すべき事項（計画段階評価の意見聴取結果）について

重視すべき事項（計画段階評価の意見聴取結果）について

○ 調査結果及び分析等

【意見聴取で寄せられた自由意見①】

■ ①暮らし(1)

分類	ルート帯案(重視すべき事項)の主な意見
【政策目標】暮らし ①下関市～北九州市間が早く移動できること【175件】 (地域住民:169件、団体・企業:6件)	地域住民 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(北九州市/40代女性/会社員・公務員)
	地域住民 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考えます。(北九州市/40代女性)
	地域住民 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、公共のバスをぜひ、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(北九州市/50代女性/主婦)
	地域住民 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。(北九州市/70代以上女性/無職)
団体・企業	以前あった荒田・日間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(下関市/製造業)
	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、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(下関市/製造業)

■ ①暮らし(2)

分類	ルート帯案(重視すべき事項)の主な意見
【政策目標】暮らし ②下関市と北九州市においてより多くの人が交流できること【80件】 (地域住民:76件、団体・企業:4件)	地域住民 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(下関市/50代女性)
	地域住民 往来がしやすくなると老後の不安もやわらぎ助かります。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(北九州市/70代以上女性)
③国道2号・国道3号などの渋滞が少なくなること【205件】 (地域住民:197件、団体・企業:8件)	団体・企業 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勝手に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、下関がより活性化される。よって若松-下関間ルートが最良と思われる(北九州市/40代男性/会社員・公務員)
	団体・企業 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(北九州市/20代男性/会社員・公務員)
	団体・企業 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(北九州市/卸売・小売業)
	地域住民 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。(下関市/30代女性/会社員・公務員)
団体・企業	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(北九州市/40代男性/会社員・公務員)
	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(下関市/40代女性/会社員・公務員)
地域住民	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(下関市/20代女性/パート・アルバイト)
	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(北九州市/40代男性/会社員・公務員)
団体・企業	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(北九州市/卸売・小売業)
団体・企業	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(北九州市/製造業)

図 2-4 (4) 重視すべき事項（計画段階評価の意見聴取結果）について

重視すべき事項（計画段階評価の意見聴取結果）について

○ 調査結果及び分析等

【意見聴取で寄せられた自由意見②】

■ ② 産業・物流

分類	ルート帯案(重視すべき事項)の主な意見
④ 物流拠点(下関側・北九州側)と九州・本州間の広域的な物流における速達性が向上すること【104件】 (地域住民: 98件、団体・企業: 6件)	地域住民 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(北九州市/70代以上男性/自営業) 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(北九州市/60代男性/無職) 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(下関市/60代男性/会社員・公務員) 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(北九州市/70代以上男性/パート・アルバイト)
	団体・企業 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ことから賛成です。物流における速達性が向上することで、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(北九州市/卸売・小売業)
⑤ 沿線地域の産業拠点間における速達性が向上すること【53件】 (地域住民: 48件、団体・企業: 5件)	地域住民 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。(北九州市/20代男性/無職) 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(北九州市/70代以上男性/無職) 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。(北九州市/70代以上男性/無職)
	団体・企業 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(北九州市/サービス業) 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(下関市/製造業)

■ ③ 観光

分類	ルート帯案(重視すべき事項)の主な意見
⑥ 下関市と北九州市の観光地間の移動時間が短くなり、周遊観光がしやすくなること【69件】 (地域住民: 69件、団体・企業: 0件)	地域住民 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。(北九州市/50代男性/会社員・公務員) 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。(北九州市/50代女性/会社員・公務員) 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ので、ルート案②が良いと思います。(福岡市/30代男性/会社員・公務員)
	団体・企業 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。(北九州市/30代女性/会社員・公務員) 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。(北九州市/50代女性/主婦)
⑦ クルーズ船から観光地間の移動時間が短くなり、クルーズ観光の魅力が向上すること【6件】 (地域住民: 5件、団体・企業: 1件)	地域住民 クルーズ船が特に大事。プライオリティ(北九州市/60代男性/会社員・公務員) 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。(筑紫野市/20代女性/会社員・公務員)
	団体・企業 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(下関市/卸売・小売業)

図 2-4 (5) 重視すべき事項（計画段階評価の意見聴取結果）について

重視すべき事項（計画段階評価の意見聴取結果）について

○調査結果及び分析等

【意見聴取で寄せられた自由意見③】

■④代替路

分類	ルート帯案(重視すべき事項)の主な意見
【政策目標】代替路	<p>自分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。地域住民にとっただけではなく、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います。(下関市/40代女性/主婦)</p> <p>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。(北九州市/50代男性/会社員・公務員)</p>
	<p>地域住民</p> <p>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。(北九州市/70代以上男性/無職)</p>
	<p>⑧関門橋・関門トンネルの通行止め時(災害・事故・補修工事等)に代替路として使用できること【355件】(地域住民:338件、団体・企業:17件)</p> <p>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、下関ー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(北九州市/40代女性/主婦)</p>
	<p>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。(北九州市/30代女性/主婦)</p>
	<p>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(北九州市/30代男性/会社員・公務員)</p>
	<p>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。(下関市/サービス業)</p>
<p>団体企業</p> <p>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(北九州市/貨物自動車運送業)</p>	

■⑤道路整備による影響(1)

分類	ルート帯案(重視すべき事項)の主な意見
道路整備による影響	<p>地域住民</p> <p>⑨生活環境(大気質・騒音)への影響が小さいこと【39件】(地域住民:38件、団体・企業:1件)</p> <p>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(下関市/60代女性/無職)</p>
	<p>団体企業</p> <p>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(北九州市/卸売・小売業)</p>
	<p>地域住民</p> <p>⑩自然環境(貴重な動植物や生態系など)への影響が小さいこと【47件】(地域住民:46件、団体・企業:1件)</p> <p>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(北九州市/30代女性/会社員・公務員)</p>
	<p>団体企業</p> <p>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。(北九州市/60代男性/無職)</p> <p>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(下関市/40代女性/会社員・公務員)</p>
<p>地域住民</p> <p>⑪景観資源への影響が小さいこと【42件】(地域住民:41件、団体・企業:1件)</p> <p>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(北九州市/30代女性/無職)</p> <p>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。(北九州市/50代男性/会社員・公務員)</p>	
<p>団体企業</p> <p>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(下関市/建設業)</p>	
<p>地域住民</p> <p>⑫移転する家屋が少ないこと【11件】(地域住民:11件、団体・企業:0件)</p> <p>移転する家屋が多いと、移転費用に大きなお金がかかるのでお金をできるだけ少なくしてほしい。(北九州市/70代以上男性/無職)</p> <p>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た魅力ですので、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(北九州市/30代女性/会社員・公務員)</p>	

図 2-4 (6) 重視すべき事項（計画段階評価の意見聴取結果）について

重視すべき事項（計画段階評価の意見聴取結果）について

○ 調査結果及び分析等

【意見聴取で寄せられた自由意見④】

■ ⑤道路整備による影響(2)

分類	ルート帯案(重視すべき事項)の主な意見	
⑬ 施工中における交通や生活環境等への影響が小さいこと【6件】 (地域住民:6件、団体・企業:0件)	地域住民	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、整備費用の安いルート2案が良いと思う(北九州市/70代以上男性/無職)
		九州自動車道、北九州高速からのアクセスの良い事をま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(北九州市/70代以上男性/無職)
⑭ 整備費用が安いこと【280件】 (地域住民:277件、団体・企業:3件)	地域住民	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、利便性の良い物を作ってほしいです。渋滞の緩和は助かると思います(北九州市/40代女性/会社員・公務員)
		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(北九州市/50代女性/会社員・公務員)
		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ほしい。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ほしい(北九州市/70代以上男性/無職)
団体・企業	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ほしい(北九州市/70代以上女性/主婦)	
	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(北九州市/農業・林業・漁業)	

■ ⑥その他（下関北九州道路の必要性等・下関北九州道路以外について）

分類	ルート帯案(重視すべき事項)の主な意見	
下関北九州道路の必要性等【516件】 (地域住民:504件、団体・企業:12件)	地域住民	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。(北九州市/30代女性/パート・アルバイト)
		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(下関市/30代男性/会社員・公務員)
その他	団体・企業	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(下関市/40代女性/会社員・公務員)
		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(下関市/建設業)
	地域住民	北九州空港までモノレールをのばしてほしい(北九州市/50代男性/会社員・公務員)
		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(下関市/60代男性/その他)
下関北九州道路以外について【87件】 (地域住民:84件、団体・企業:3件)	地域住民	下関市で遊ぶ所が少ない。下関市の人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すが、下関でお金を使う人がさらに減る。(下関市/20代男性/会社員・公務員)
		道路標識を見やすくしてほしい(見落とし、逆走がある)(北九州市/70代以上女性/会社員・公務員)
団体・企業	道路自体必要なし(福岡市/40代男性/会社員・公務員)	
	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。(下関市/建設業)	

図 2-4 (7) 重視すべき事項（計画段階評価の意見聴取結果）について

重視すべき事項（計画段階評価の意見聴取結果）について

○調査結果及び分析等

【団体・企業ヒアリングによる意見聴取結果①】

■団体・企業からの意見(1)

- 団体・企業からは、関門橋・関門トンネルの通行止め時の渋滞による輸送の遅れやドライバーの拘束時間などの課題とともに、関門橋・関門トンネルの代替路の重要性の声が寄せられた。
- 下関北九州道路を自動車専用道路と接続してほしいといった要望が多く、その他、重量規制の緩和といった要望があった。

	主な意見
物流全般	<ul style="list-style-type: none"> ・平成30年7月豪雨の際は、関門橋、関門トンネルいずれも通行止めとなり輸送の遅れが生じた。最寄りの事業所で待機し、どちらかが通行できるようになってから輸送を再開した。(物流全般/A社) ・関門橋の通行止めの方が関門トンネルの通行止めよりも、渋滞はひどいと感じている。(物流全般/A社) ・関門海峡フェリーが廃止となり、迂回路もないため、災害時などの物流がストップしてしまう可能性がある。本州と九州を接続するといった観点から特殊車両の走行も勘案した構造してほしい。(物流全般/B社) ・ドライバー不足、働き方改革等もあり、今まで以上に効率的な輸送が求められており、物流車両の重量化・長大化が進むことが予測されるため、そのような物流にも対応できるような構造してほしい。(物流全般/B社) ・トラックの駐車場所も勘案して検討してほしい。駐車場所の検討にあたっては、ダブル連結トラックなどへの配慮も含めて検討してほしい。(物流全般/B社)
港湾貨物	<ul style="list-style-type: none"> ・交通渋滞による遅延が発生したり、本来もう1本運行できるところが、運行できなくなり、翌日輸送になることがある。(港湾貨物/F社) ・渋滞による遅延を見越して、早めの出発をする対応を図ることもあるが、その分の残業が増えるなどの問題が発生する。(港湾貨物/F社) ・事前に渋滞情報が入れば、本来関門橋を走行するところを早めに渋滞を避けて走行といった対応を図っている。(港湾貨物/F社) ・陸路からフェリーに切り替えるといったことについては、渋滞は突発的なため、対応ができない。(港湾貨物/F社) ・西日本豪雨時に南九州に輸送しなければならぬ状況であったが、東九州自動車道を利用して時間はかかったが対応できた。(港湾貨物/F社) ・物流において、定時性の確保は非常に重要であり、下関北九州道路の整備により、少しでも定時性の確保につながればと期待する。(港湾貨物/F社) ・下関北九州道路の整備とともに、下関北九州道路を山陰道と接続してほしい。(港湾貨物/F社) ・関門橋は重量規制があるため、下関北九州道路については重量が約60tに耐えられるように整備してもらい、大量輸送が可能になればコストダウンにつながるかと考える。(港湾貨物/F社)
自動車関係	<ul style="list-style-type: none"> ・関門橋が通行止めの際に、大渋滞で大幅に輸送遅れが発生したり、その日の輸送を断念し、荷主に迷惑をかけることがある。(自動車部品/D社) ・平成30年7月豪雨の際は、輸送スケジュールの大幅な変更で、輸送が2日間遅れたこともある。(自動車部品/D社) ・通行止めによる輸送の遅延などは、顧客からクレームが発生し失注するリスクやその日の輸送を断念したことによる無償輸送など、輸送コスト増加の影響もある。(自動車部品/D社) ・スケジュールの変更により、ドライバーの拘束時間の増加、余計な輸送コストが発生することもある。(自動車部品/D社) ・通行止めとなった場合、車両を途中で待機させる対応を因らうとしても待機場所が少なく、対応に苦慮している。(自動車部品/D社) ・本州から九州への陸上輸送時は関門橋と関門トンネルしか移動手段がなく、関門橋が通行止め時は関門トンネルの大渋滞を避けようがない状況である。(自動車部品/D社) ・関門橋と関門トンネルの同時通行止めが無いようにしてほしい。(自動車部品/D社) ・九州への別ルートが関門トンネルの渋滞が緩和してくれると、運送業界は大変助かります。(自動車部品/D社) ・関門トンネルや関門橋の老朽化が進んでいると思うので、代替路が必要であると考えます。(自動車部品/D社)

■団体・企業からの意見(2)

	主な意見
製鉄関係	<ul style="list-style-type: none"> ・交通渋滞により輸送計画の変更、輸送の遅れ、運転手の拘束時間の増加などが発生する。(鉄鋼製品/E社) ・台風が接近した際はトラックが3台渋滞に巻き込まれ、4km進むのに6時間もかかった。(鉄鋼製品/E社) ・特別な場合を除いてはドライバーは1人で運転しており、拘束時間が増加するような場合は、ドライバーを途中で交代させることがあるが、高速道路での渋滞はICでしか交代できず、宿泊もできないため、高速道路の渋滞だけは何とかしてほしい。(鉄鋼製品/E社) ・代替ルートの選択ができる場合は代替ルートを使用するが、代替ルートがない場合は待機している状況である。(鉄鋼製品/E社) ・重量規制が厳しくなったこともあり2トンほど減載しており、コストを圧迫するため、重量規制が緩和される道路を整備してほしい。(鉄鋼製品/E社) ・下関北九州道路の整備により、定時性の確保やドライバーの拘束時間の短縮につながればと思います。(鉄鋼製品/E社) ・自動車専用道路を連続して走行できなければ、定時性の面で利用頻度は少なくなるため、下関北九州道路を中国自動車道などの自動車専用道路に接続してくれると非常に助かります。(鉄鋼製品/E社)
農業関係	<ul style="list-style-type: none"> ・青果物は鮮度が最も重要であり、1日でも早く運びたいが、予定通り市場に輸送できなかった場合、スーパー等の販売店で欠品が生じることや特売品といった催し物の場合は消費者から販売店への信頼低下といった経済的な被害が発生することもあり、確実な輸送を徹底している。(農業関係/G社) ・台風などで関門橋が通行止めになりそうな場合は、輸送を1日早めることや1日遅らせるといった対応を図っている。(農業関係/G社) ・フェリーの選択肢もあるが、飛び込みでの利用は予約が取れないことや積込時間が航路間に間に合わない等の理由で陸送を選択している。(農業関係/H社) ・トラックドライバーの労働規制等もあり、より一層効率的な輸送が求められており、九州と本州を接続する道路が増えることは助かる。(農業関係/G社) ・下関北九州道路から中国自動車道や山陰自動車道への高速アクセスを検討してほしい。自動車専用道路と接続しないと、下関北九州道路効果は最大限に発揮されない可能性がある。(農業関係/G社)
水産関係	<ul style="list-style-type: none"> ・輸送に遅れが生じそうになったことはあったが、ルートの変更で回避できたため、輸送の取り止めや翌日への遅延といった大きな影響はない。(水産関係/I社) ・関門橋や関門トンネルの通行止め時は通行できる方を選択して迂回している。どちらも通行止めの場合は、通行止めが解除されるまで待機している。(水産関係/I社) ・通行止めによりお客様への提供ができなくなることが一番の問題であると考えているため、関門橋や関門トンネルの通行止め時に代替路として使用できる可能性がある下関北九州道路の整備に期待している。(水産関係/I社) ・鮮魚の輸送は鮮度が重要であるため、速達性も重要視している。下関北九州道路の下関側は旧彦島有料道路ではなく、中国自動車道までのアクセス性向上も併せて検討していただきたい。(水産関係/I社)
畜産関係	<ul style="list-style-type: none"> ・通行止めによる渋滞により、輸送に遅れが発生し、納品日の変更を行ったことや、納期の遅延に伴い発生する取引先の損益が発生し、商品の値引きが発生したこともある。(畜産関係/J社) ・関門橋が通行止め時は関門トンネルを代替ルートとして使用するが、通行止めの解除まで待機するといった対応を図っている。関東向けの輸送については門司港-大阪南港のフェリーを事前に予約して対応を図ったこともある。(畜産関係/J社) ・下関北九州道路の整備により、生産量の増加までとはいかないが、定時性の確保、出発時間の延長、当日製造・発送の余裕時間の確保、ドライバーの拘束時間の短縮など、生産活動の選択肢が広がるという波と効果が期待している。(畜産関係/J社) ・下関北九州道路以北の中国自動車道や山陰自動車道までのアクセスが重要である。北九州側は都市高速道路と連続性が確保されているように感じるが、下関側は高速道路の連続性がなく、混雑した市街地を経由することで速達性が低下することが懸念される。(畜産関係/J社)

図 2-4 (8) 重視すべき事項（計画段階評価の意見聴取結果）について

重視すべき事項（計画段階評価の意見聴取結果）について

○調査結果及び分析等

【団体・企業ヒアリングによる意見聴取結果②】

■団体・企業からの意見(3)

	主な意見
観光関係	<ul style="list-style-type: none"> ・門司と下関は一つの観光地として考えており、関門汽船により、お互いにもっていないところを補填しあういい関係にある。(観光関係/Ｌ社) ・関門トンネルや関門橋が通行止めになることで、観光に行こうとしていた人達が帰っていく傾向にある。(観光関係/Ｌ社) ・関門トンネルの事故ひとつで観光客が全く来なくなる。特に連休中などの場合は、大打撃を受ける。(観光関係/Ｌ社) ・台風や豪雨などが多くなった今の気象を考えると、北九州と下関を結ぶルートがもう一つは欲しい。(観光関係/Ｌ社) ・新たな観光イベントとして、釜山のように関門橋から滝のような花火がしたいという声がある。しかし現状では橋が封鎖されてしまうので不可能なため、もう一つの道ができたら実現の可能性が高まる。(観光関係/Ｌ社) ・下関北九州道路により観光業界が盛りあがる起爆剤になることを期待する。(観光関係/Ｌ社)
公共交通関係(バス等)	<ul style="list-style-type: none"> ・どの案でもあったに越したことはない。(公共交通関係/Ｍ社) ・下関以降の先線の整備が必要だと考える。タクシーは公共交通で行けない場所に迅速に行く必要があり、渋滞などは深刻な課題となるのでアクセス性を高めてほしい。(公共交通関係/Ｍ社) ・関門橋が通行止めになると基本的には連休するほど、関門トンネルは劣悪な交通混雑が発生し、活用できない。(公共交通関係/Ｎ社) ・速達性より、定時性が重要であるため、九州と本州を接続する路線が増加することはメリットである。(公共交通関係/Ｎ社) ・関門トンネル・関門橋の通行止め時の交通渋滞は高速バスだけでなく、路線バスにも大きく影響し、大きな課題である。(公共交通関係/Ｏ社) ・自動車専用道路はどんな時でも渋滞しない様に対応が必要である。(公共交通関係/Ｏ社) ・観光バスの観点から、新しい行程や話題性及び魅力ある九州山口地区の観光素材として活用できることに期待している。(公共交通関係/Ｐ社) ・駅や空港など他の交通機関との接続が発生するため、移動時間の正確性が重要である。(公共交通関係/Ｐ社)
緊急車両関係(救急等)	<ul style="list-style-type: none"> ・通行止めにより、職員の通勤や市内に渋滞が発生し、市内の移動に支障があった。(緊急車両関係/Ｑ社) ・災害や事故などに対応するため、本州と九州を結ぶルートを増やすことで、本州と九州を分断するリスク回避となり、有事の際、救助や支援に寄与できる。(緊急車両関係/Ｑ社) ・北九州市内へ移動する際は関門トンネル、福岡市内など遠方へ移動する際は関門橋を利用する。(緊急車両関係/Ｒ社) ・関門トンネル付近の一般道が渋滞し、市内の現場到着が遅れる。(緊急車両関係/Ｒ社) ・基本的に下関市の病院に搬送しているが、北九州市の病院に搬送する際に関門橋を利用している。関門トンネルは片側一車線であり、追い抜きなどができず、搬送における安全面を考慮し、基本的に関門橋を利用している。(緊急車両関係/Ｓ社) ・下関市内の病院で処置できない症状(心臓病や脳疾患など)や北九州市に日常のかかりつけ病院がある場合などに北九州市への搬送を行っているが、年に数回程度である。(緊急車両関係/Ｓ社) ・北九州市内への搬送ができないだけでなく、関門橋や関門トンネルが通行止めになることで下関市内に渋滞が発生し、通常よりも搬送に時間がかかる。(緊急車両関係/Ｓ社) ・関門橋、関門トンネルの代替路としての選択は徳山～大分のフェリーを利用するしかなく、北九州市への搬送は不可能になる。(緊急車両関係/Ｓ社)

【自治体からの意見①】

■山口県

	主な意見	
暮らし	①下関市～北九州市間が早く移動できること	両市中心部には商業施設や文化施設が多く立地しており、交流人口の増加によりにぎわいの創出を図るためには、両市中心部間が近づく(移動時間短縮)ルート帯が望ましい。
	②下関市と北九州市においてより多くの人が交流できること	両市間では、通勤・通学で1日約1万人の往来があり、また、救急搬送も年間50件程度行われているが、両市間を結ぶ道路網には、迂回・渋滞・通行止めなどの課題がある。生活の利便性向上や安心安全の確保により両市の発展に資するため、両市からの30分圏域を拡大するルート帯が望ましい。
	③国道2号・国道9号などの渋滞が少なくなること	両市の中心部間を結ぶルートとなる国道2号や国道9号、県道下関港線等では慢性的な渋滞が発生し、市民生活や企業活動に支障を来しているため、渋滞緩和が図られるルート帯が望ましい。
産業・物流	④物流拠点(下関側・北九州側)と九州・本州間の広域的な物流における速達性が向上すること	広域的な物流拠点である長州出島や下関港国際ターミナル、JR貨物下関駅から九州方面への輸送は市内を通過し大きく迂回を強いられるため、効率的な輸送が可能な北九州都市高速道路に短絡するルート帯が望ましい。
	⑤沿線地域の産業拠点間における速達性が向上すること	下関市と北九州市の企業間では、自動車部品をはじめ様々な製品や原材料が陸送により取引されている。新たな企業の誘致や取引の拡大に繋がるよう物流の効率化が図られるルート帯が望ましい。
観光	⑥下関市と北九州市の観光地間の移動時間が短くなり、周遊観光がしやすくなること	下関市には、歴史・文化遺産などの多くの観光地があるが、九州から市内の観光地へのアクセスは、同じ位置にある関門橋か関門トンネルを通るルートに限定される。市内の観光資源を最大限に活かし観光客数の増加を図るためには、北九州市から下関市へ短時間で移動でき、周遊観光の実現により、下関市内への観光客の誘客が促進されるルート帯が望ましい。
	⑦クルーズ船から観光地間の移動時間が短くなり、クルーズ観光の魅力が向上すること	クルーズ船が寄港した際は、滞在時間が限られることから、両市の観光地を巡るバスツアーが少なく、近くの観光地を巡るツアーが主流となっている。両市の観光客数の増加に繋げていくためには、寄港地から短時間で移動可能な観光地の数を増やすことが望ましい。
代替路	⑧関門橋・関門トンネルの通行止め時(災害・事故・補修工事等)に代替路として使用できること	本州と九州の大動脈である関門橋・関門トンネルについては、気象や補修工事、事故等により通行規制が頻発しており、ひとたび通行止めが発生した際は、市民生活や企業活動へ大きな影響を与えている。近年、大規模災害が頻発する中、災害発生時の応急活動が迅速・円滑に実施できるよう、本州と九州の大動脈である関門橋・関門トンネルの代替路の確保が必要である。
道路整備による影響	⑨生活環境(大気質・騒音)への影響が小さいこと	当該道路は、供用後多数の車両が通行すると想定され、計画の3つのルート帯案はいずれも住居や工場などのある地域を通ることから、通行車両から発生する排気ガスや騒音による生活環境への影響を可能な限り低減できるよう配慮していただきたい。
	⑩自然環境(貴重な動植物や生態系など)への影響が小さいこと	必要な調査を行い貴重な動植物の保全を行うなど、自然環境への影響が極力小さくなるよう配慮していただきたい。
	⑪景観資源への影響が小さいこと	周囲の景観と調和し、橋梁が重要な景観資源の一つとなるよう、良好な景観形成に配慮していただきたい。
	⑫移転する家屋が少ないこと	彦島地区は平地が少なく、事業による家屋移転の際は地区外となる可能性高く、人口減少が懸念されることから、家屋等への影響は極力少ないことが望ましい。
	⑬施工中における交通や生活環境等への影響が小さいこと	道路建設作業等によって発生する騒音、振動、粉じん、大気汚染物質による生活環境等への影響を可能な限り低減するよう、また汚水(濁水等)による水環境への影響が極力生じないように十分配慮していただきたい。
	⑭整備費用が安いこと	期待される整備効果が十分に発揮されたい一方で、より経済性に優れたルートが望ましい。
その他	今回のルート別、項目別の評価結果から、H30に地域が推奨案としたルート帯である案②が望ましいことが確認できた。	

図 2-4 (9) 重視すべき事項（計画段階評価の意見聴取結果）について

重視すべき事項（計画段階評価の意見聴取結果）について

○調査結果及び分析等

【自治体からの意見②】

■福岡県

		主な意見
政策目標	暮らし	①下関市～北九州市間が早く移動できること 両市の中心部には、商業施設や高次救急医療施設、官公庁が集積しており、買い物やレジャー目的の往来者が多い事に加え、約1万人/日の通勤・通学者が北九州市と下関市間を往来しているなど、一体となった経済圏を形成していると言える。このため、両市民の利便性の向上や地域活性化のため、両市中心部間の移動時間は短縮される案が望ましいと考える。
		②下関市と北九州市においてより多くの人が交流できること 両市中心部からの30分圏域拡大は、商業施設や高次救急医療施設へのアクセス向上に伴う、地域経済の活性化や救急患者の安全性向上などに資することから重要な要素であると考え。
		③国道2号・国道3号などの渋滞が少なくなること 両市中心部を結ぶ幹線道路（国道2号、3号、199号等）における慢性的な交通混雑は、生産性の低下をもたらす要因であり、下関北九州道路は、これらの幹線道路の渋滞緩和に寄与するルートが望ましいと考える。
	産業・物流	④物流拠点（下関側・北九州側）と九州・本州間の広域的な物流における速達性が向上すること 物流拠点から規格の高い道路（高速道路）へのアクセス性は、物流の定時性および速達性に影響する。両地域には物流拠点が点在していることから、より多くの拠点から規格の高い道路へのアクセス性が向上するルートが望ましいと考える。
		⑤沿線地域の産業拠点間における速達性が向上すること 両地域には、自動車関連産業などが集積しており、企業間取引があることから、サプライチェーンの強化と生産性向上のために輸送時間の短縮が必要であると考え。
	観光	⑥下関市と北九州市の観光地間の移動時間が短くなり、周遊観光がしやすくなること 両市における観光地は点在しており、各地点の移動には時間を要している。循環型周遊観光の実現により、30分以内で移動可能な主要観光地の組合せの増は、総入り込み観光客数と滞在時間の増加につながるかと期待されることから、組合せ数が最も多くなる案が望ましいと考える。
		⑦クルーズ船から観光地間の移動時間が短くなり、クルーズ観光の魅力が向上すること 近年、北九州港、下関港共にクルーズ船の寄港回数が増加傾向にある中で、地域経済の活性化のためには、寄港地から主要観光地への移動時間短縮は重要な要素であり、より多くの主要観光地へ移動時間が短縮する案が望ましいと考える。
	代替路	⑧関門橋・関門トンネルの通行止め時（災害・事故・補修工事等）に代替路として使用できること 近年、全国的に災害が頻発化、激甚化、広域化しており、発災後の救命・救急活動や復旧・復興活動のためには代替路は欠かせないと考える。また、左記活動を担う緊急車両は、より災害に強く広域移動が可能である高規格道路へのアクセス性が重要であることから、高規格道路のICへの所要時間が短い案が望ましいと考える。
道路整備による影響		⑨生活環境（大気質・騒音）への影響が小さいこと 新設道路の整備にあたっては、大気質や騒音といった生活環境への影響を最小限に抑えるべきであり、影響を与える可能性が小さい案が望ましいと考える。
		⑩自然環境（貴重な動植物や生態系など）への影響が小さいこと 新設道路の整備にあたっては、動植物の生息・育成地や生態系等への影響を最小限に抑えるべきであり、影響を与える可能性が小さい案が望ましいと考える。
		⑪景観資源への影響が小さいこと 新設道路の整備にあたっては、景観資源への影響を最小限に抑えるべきであると考え。
		⑫移転する家屋が少ないこと 家屋等の移転は、生活者や事業者への負担に比べ、補償費（事業費）の増につながるから、極力少ない方が望ましいと考える。
		⑬施工中における交通や生活環境等への影響が小さいこと 市民の生活や企業活動を考えると、施工中における交通や生活環境等への影響は最小限に抑えるべきであり、集落や市街地を概ね回避する案が望ましいと考える。
		⑭整備費用が安いこと 必要なインフラは整備すべきであるが、財政負担の面、費用対効果の面から整備に要する費用は低い方がよいため、費用が最小の案が望ましいと考える。
	その他 総合的な観点から案②が望ましいと考える。	

■北九州市

		主な意見
政策目標	暮らし	①下関市～北九州市間が早く移動できること 両市の中心部を近づけることで、交流人口の増加、生活圏の拡大を図ることに加え、アクセス性が高まり、更なる地域間連携を図ることができるため、両市中心部の移動時間が最も短縮される案が望ましい。
		②下関市と北九州市においてより多くの人が交流できること 関門海峡を挟んで120万人を超える都市圏を形成している。また、北九州市と下関市両市間の通勤・通学の往来が1日あたり約1万人あるなど、両市間のアクセスの向上に伴い、両市の人口増加や地域経済の活性化に繋がるものと考えている。
		③国道2号・国道3号などの渋滞が少なくなること 両市の中心部及び両市を結ぶ幹線道路（国道2号、3号、199号）では、慢性的な交通渋滞が発生しており、交通を分散し、幹線道路の渋滞緩和に最も寄与するルートが望ましいと考えている。
	産業・物流	④物流拠点（下関側・北九州側）と九州・本州間の広域的な物流における速達性が向上すること 本州や九州の玄関口として、多様な産業・物流拠点の連絡性を高めるとともに、多重性を確保し、円滑で安定した物流を実現できるルートが望ましいと考えている。
		⑤沿線地域の産業拠点間における速達性が向上すること 北九州市の日明、洞海湾、響灘地区、下関市の彦島西山・福浦、長府扇町、長州出島地区等に工場が集積し産業拠点を形成している。産業・物流の輸送時間が短縮されることで、運搬効率が向上し、生産性の向上や新たな企業間取引、雇用機会の創出等が期待できる。
	観光	⑥下関市と北九州市の観光地間の移動時間が短くなり、周遊観光がしやすくなること 関門海峡周辺の観光資源を有機的に繋ぎ、循環型周遊ルートを形成することで、地域観光の魅力が向上し、主要観光地間の移動時間が短縮され、滞在時間の増加も期待されることから、両市間を30分以内で移動可能な主要観光地数が最も多いルートが望ましいと考えている。
		⑦クルーズ船から観光地間の移動時間が短くなり、クルーズ観光の魅力が向上すること 北九州市の観光客数は増加傾向にあり、下関市の観光客数は横ばいといった状況を勘案し、両市間のクルーズ船等と主要観光地間の移動時間が短縮することで周遊観光の実現に寄与し、両市の観光客数の増加が期待できるルートが望ましいと考えている。
	代替路	⑧関門橋・関門トンネルの通行止め時（災害・事故・補修工事等）に代替路として使用できること 関門橋及び関門トンネルでは自然災害や事故、補修工事による通行止めが発生しており、通行止めによる著しい交通渋滞が市民生活や企業活動へ大きな影響を及ぼしているため、関門橋及び関門トンネルを利用しなかった場合の迂回時間が最も短いルートが望ましいと考えている。
道路整備による影響		⑨生活環境（大気質・騒音）への影響が小さいこと 道路整備による交通量の増加に伴う、大気質や騒音などの生活環境への影響が懸念されるため、供用後の影響が最小限に抑えられるルートが望ましいと考えている。
		⑩自然環境（貴重な動植物や生態系など）への影響が小さいこと 道路整備にあたっては、動植物の生息・育成地や生態系等への影響を最小限に抑えるべきであり、影響を与える可能性が小さいルートが望ましいと考えている。
		⑪景観資源への影響が小さいこと 関門海峡には多くの景観資源が点在しており、それらへの影響を最小限に抑えることができるルートが望ましいと考えている。
		⑫移転する家屋が少ないこと 移転家屋の数は、移転交渉等に不測の時間を要し、事業が長期化する恐れがあることや補償費（事業費）の増加にも繋がることから、できるだけ少ないルートが望ましいと考えている。
		⑬施工中における交通や生活環境等への影響が小さいこと 施工中の交通や生活環境等への影響を最小限に抑えることができるルートが望ましいと考えている。
		⑭整備費用が安いこと 財政負担や公共事業の費用対効果は重視されるものであり、少しでも安価な道路整備が望まれる。
	その他 総合的には、両市を最短で結び、混雑緩和も期待でき、事業費が最も安価である案②が望ましいと考えている。	

図 2-4 (10) 重視すべき事項（計画段階評価の意見聴取結果）について

重視すべき事項（計画段階評価の意見聴取結果）について

○調査結果及び分析等

【自治体からの意見③】

■下関市

		主な意見
政策目標	暮らし	①下関市～北九州市間が早く移動できること サービス速度の向上が必要であり、両市中心間の移動時間が短縮されるルート帯が重要と考える。
		②下関市と北九州市においてより多くの人が交流できること 通勤通学の結びつきが強い実情から、移動時間の短縮と30分圏域人口の拡大が図られることは重要と考える。
		③国道2号・国道3号などの渋滞が少なくなること 県内外からの観光来訪者は下関IC及び関門トンネル経由のため、市民の生活道路において慢性的な渋滞が発生しており、観光型渋滞の緩和及び車両の分散化による移動時間の短縮が図られるルート帯が望ましいと考える。
	産業・物流	④物流拠点(下関側・北九州側)と九州・本州間の広域的な物流における速達性が向上すること 関門海峡を挟んでの企業間取引の強い地域であることから、物流拠点の速達性の向上が図られるルート帯が望ましいと考える。
		⑤沿線地域の産業拠点間における速達性が向上すること 現道の慢性的な渋滞により、多くの企業活動に支障が生じていることが考えられるため、産業拠点を結ぶ上で、定時性が確保できる道路整備が必要である。両市の移動距離がより短いルートであれば、輸送時間の短縮が図られ、地域経済の活性化が生まれるものとする。
	観光	⑥下関市と北九州市の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 平日休日問わず交流人口が増加し地域活性化が図られるよう、対象区間に多くの観光施設が存在し、両市間の移動時間の短縮が図られるルート帯が望ましいと考える。
		⑦クルーズ船から観光地間の移動時間が短くなり、クルーズ観光の魅力が向上すること 滞在時間が限られるクルーズ船は移動時間を要さない観光地の多さが重要であり、下関市中心部と北九州市中心部を結ぶ上で、定時性・速達性が図れるルート帯が望ましいと考える。
代替路	⑧関門橋・関門トンネルの通行止め時(災害・事故・補修工事等)に代替路として使用できること 関門トンネルの通行止め頻度が高く、鉄道等の公共交通が不通となることもあるため、代替路の機能を有することが重要である。また、気象条件などの通行止めとなりうる条件に対して、柔軟に対処できる広域的な代替機能の確保が消防防災の観点からも必要である。	
道路整備による影響		⑨生活環境(大気質・騒音)への影響が小さいこと 大気質・騒音の影響が回避又は十分に低減されるルート帯を選択いただきたい。
		⑩自然環境(貴重な動植物や生態系など)への影響が小さいこと 自然環境への影響が回避又は十分に低減されるルート帯を選択いただきたい。
		⑪景観資源への影響が小さいこと 関門景観計画、関門景観条例の趣旨を踏まえ、関門地域の景観の魅力を更に高めることができるルート帯が望ましい。
		⑫移転する家屋が少ないこと 彦島は比較的人口が密集しているエリアが点在しているため、家屋・事業所の移転等が少ないルート帯が重要と考える。
		⑬施工中における交通や生活環境等への影響が小さいこと 当該区間への新たな道路整備はできる限り早く施工着手、供用を望んでいるため、集落や店舗等への影響を最小限に抑えることは重要と考える。
		⑭整備費用が安いこと 走行性や安全性など必要な機能を満足した上で費用対効果を考慮し、できるだけ費用を抑えた整備は重要と考える。
その他		総合的には、移動時間の短縮が図られ、家屋・事業所の移転等が少ない案②が望ましいと考える。

図 2-4 (11) 重視すべき事項（計画段階評価の意見聴取結果）について

重視すべき事項（計画段階評価の意見聴取結果）について

○調査結果及び分析等

【意見聴取を踏まえた課題の再整理①】

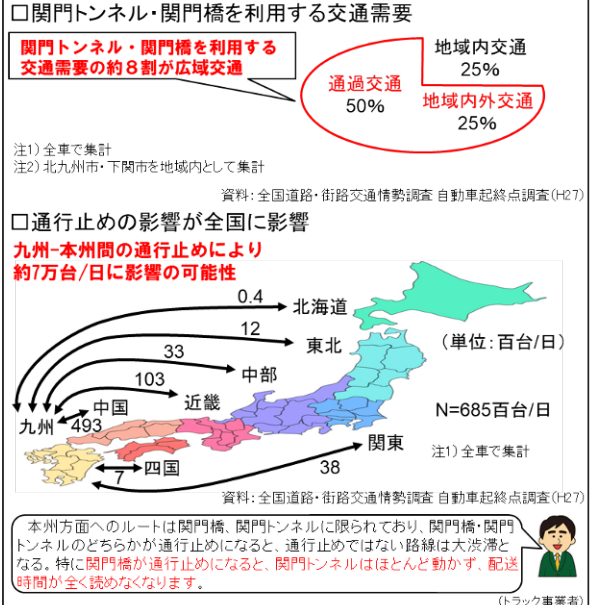
■通行止め時の広域交通への影響

○令和2年7月豪雨時では関門橋が通行止めとなり、関門トンネルに交通が集中し、周辺部が渋滞。
 ○関門トンネル・関門橋を利用する交通需要の約8割が広域交通(地域内外・通過交通)であり、通行止めにより約7万台/日に影響する可能性があり、地域のみならず広域交通にとっても課題となっている。

○令和2年7月の豪雨時の影響



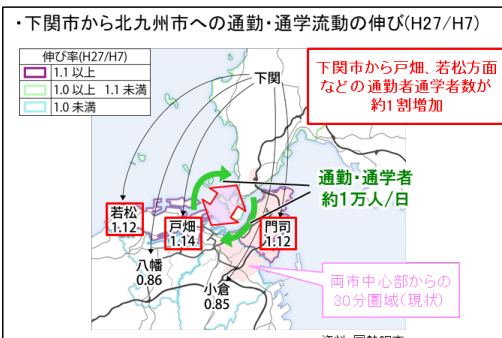
○通行止めによる本州-九州間の広域物流への影響



■通行止め時の域内交通への影響

○下関市～北九州市間は1日あたり約1万人の通勤・通学による往来があるが、両市を結ぶ関門トンネルでは事故等による通行止めが2日に1回以上と頻発。両市を往来する交通にも大きな影響を与えている。
 ○関門トンネル・関門橋の通行止め時による交通混雑は両市を往来する交通のみならず、域内交通にも支障をきたしている。

○下関市と北九州市間の移動



・関門トンネルの事故・落下物等による通行止め回数



○通勤通学・公共交通・救急活動など、日常生活に影響

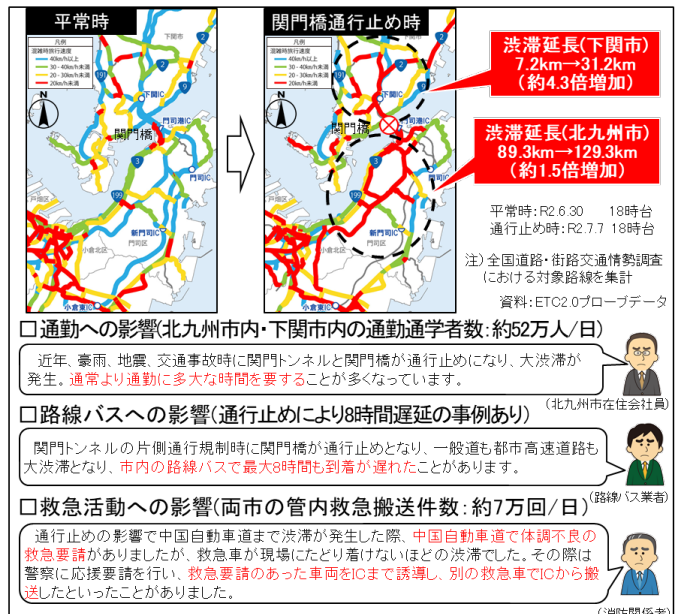


図 2-4 (12) 重視すべき事項（計画段階評価の意見聴取結果）について

重視すべき事項（計画段階評価の意見聴取結果）について

○調査結果及び分析等

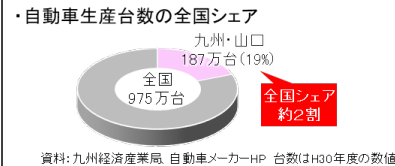
【意見聴取を踏まえた課題の再整理②】

■通行止め時の産業（工業関係）への影響

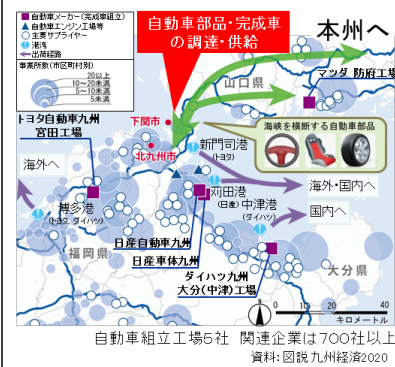
○北九州市は製造品出荷額の約4割が鉄鋼など、重量物を扱う産業が盛んである。九州一本州間における特殊車両の約8割が関門橋を経路申請しているが、関門橋の渋滞・通行止め時には、近接する関門トンネルにも影響するなど、代替路として活用しにくい。

○関門橋・関門トンネルともに通行止めの際は、便数の制約からフェリーも活用しにくく、サプライチェーンに課題。

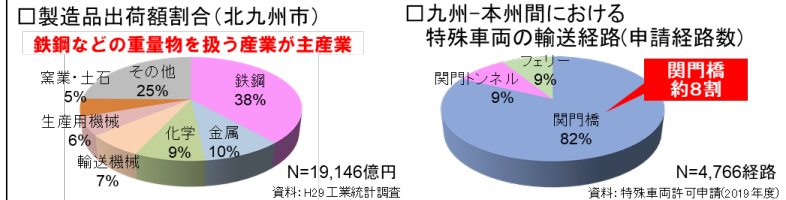
○海峡を横断する自動車部品



・自動車関連企業の立地状況と輸送の流れ



○重量物輸送における関門橋・関門トンネルの代替性が課題

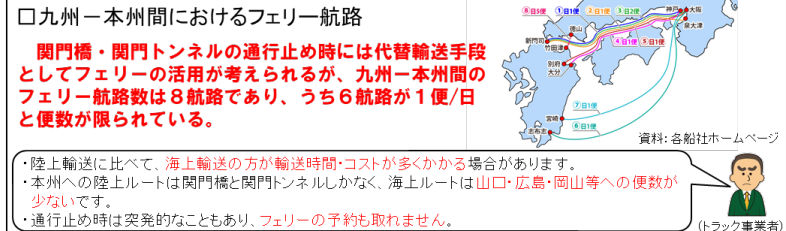


・積載重量などの面から海上輸送という選択肢はあるが、出航・入航の時間が決まっていることもあり、陸上輸送がメインとなっている。

・関門橋と関門トンネルが近接していることもあり、関門トンネルが通行止めになると関門橋が渋滞、関門橋が通行止めになると関門トンネルが渋滞といった状況となっている。



○関門橋・関門トンネル通行止め時の代替輸送手段の確保が課題

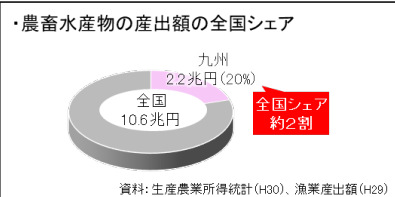


■通行止め時の産業（農畜水産関係）への影響

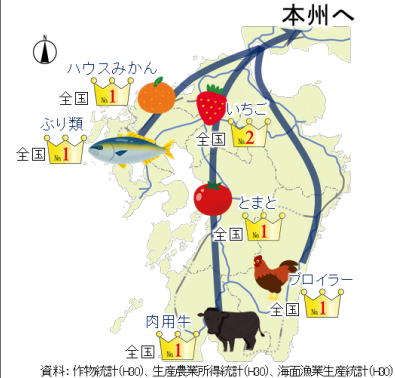
○九州発の農畜水産品の約9割が関東・中国・近畿への輸送であり、関東への輸送が約5割を占める。

○災害時も含め、輸送の遅れは市場などの顧客や消費者からの信頼低下にもつながるといった問題があり、輸送にあたっての定時性・速達性・代替性が課題となっている。

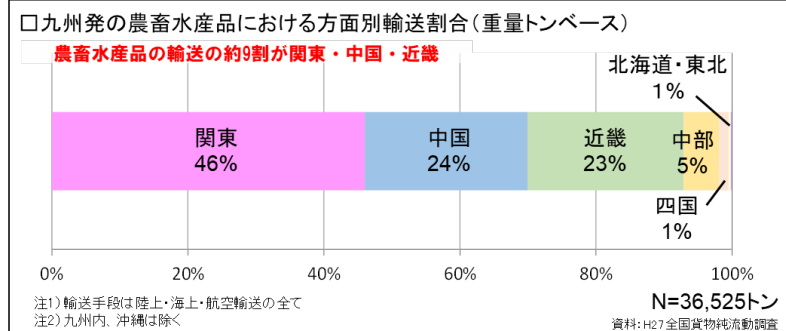
○農畜水産品を全国へ供給



・農畜水産品の流通の流れ



○農畜水産関係への影響



みかんやたまねぎなどを東京・大阪・中国に関門橋を利用して陸送しています。輸送の遅れによる販売店での欠品などがないように、生産者やドライバーへの負担はありますが、台風など通行止めの可能性がある場合は輸送を1日早めることや1日遅らせるといった対応をしています。



主にアジですが、鮮魚を大阪・名古屋・東京に関門橋を利用して輸送しています。鮮度が重要ですが、通行止めなどで輸送が遅れそうになる際はルートの変更、両方が通行止めの際は解除されるまで待機するしかない状況です。



牛、豚全般の加工品を関東・中部・関西・中国に関門橋を利用して輸送しています。輸送が遅れ、納品日の変更を行ったり、商品の値引きするといったことがあります。関東向けの輸送については事前に門司港→大阪南港のフェリーを予約しておくといった対応を図ることもあります。



図 2-4 (13) 重視すべき事項（計画段階評価の意見聴取結果）について

2.2 事業の目的

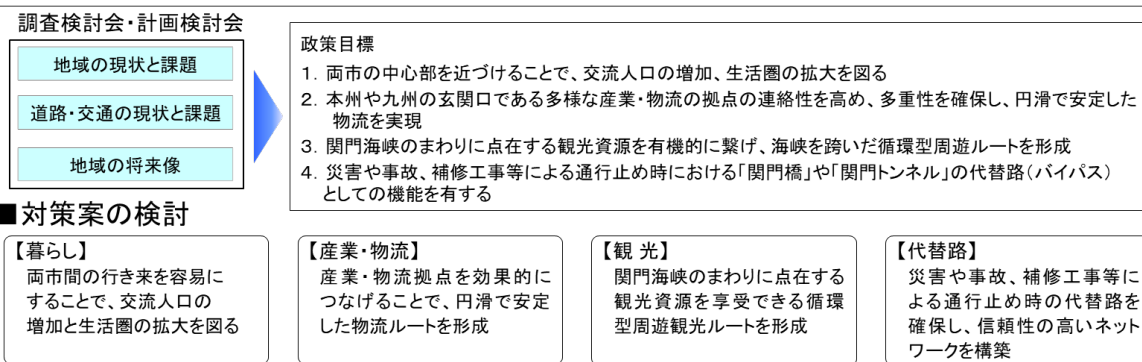
本州と九州を繋ぐ関門橋及び関門トンネルでは、自然災害や事故、補修工事等による通行止めが発生しており、通行止めによる著しい交通渋滞が市民生活や企業活動へ大きな影響を及ぼしています。さらに、下関市及び北九州市間の移動は大きな迂回が必要であるとともに、両市の中心部及び両市を接続する国道3号、関門トンネル等では、交通混雑が発生しています。

下関北九州道路は、既存道路ネットワークの課題の解消や関門トンネル・関門橋の代替機能の確保、さらには循環型ネットワーク形成による関門地域の一体的発展を目的として検討を進めている道路です。

本事業では、「暮らし」「産業・物流」「観光」「代替路」の4つの政策目標を設定しています。政策目標を達成するために基本コンセプトとして、本州と九州の人流・物流及び経済活動の活性化を支える大動脈、災害時の代替路、循環型ネットワーク形成による地域の発展に寄与する事を目的とし、その対策として別線整備による対策案を検討しています。

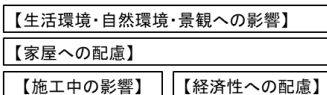
■政策目標の設定

○地域課題や将来像等を踏まえ、4つの政策目標を設定し、これら目標を達成するための対策案を検討。



基本コンセプト: 本州と九州の人流・物流及び経済活動の活性化を支える大動脈、災害時の代替路としての機能・役割を担い、循環型ネットワーク形成による暮らし、産業・物流、観光、渋滞緩和など地域の発展の支援を目指す。

○対策案を検討する上での配慮事項



別線整備の対策案を検討

図 2-5 計画段階評価における政策目標及び対策案の検討

2.3 事業の内容

2.3.1 事業実施想定区域の位置

事業実施想定区域の位置は図 2-6 に、起終点は以下に示すとおりです。

起 点：山口県下関市

終 点：福岡県北九州市

2.3.2 事業の規模

規 模：約 8～12 k m

車 線：4 車線



図 2-6 事業実施想定区域の位置図

2.3.3 その他事業に関する事項

1) 位置等に関する複数案の設定についての考え方

本事業に係る計画段階配慮事項についての検討にあたっては、事業実施想定区域の位置又は規模に関する複数案（以下、「複数案」という。）を適切に設定する必要があります。

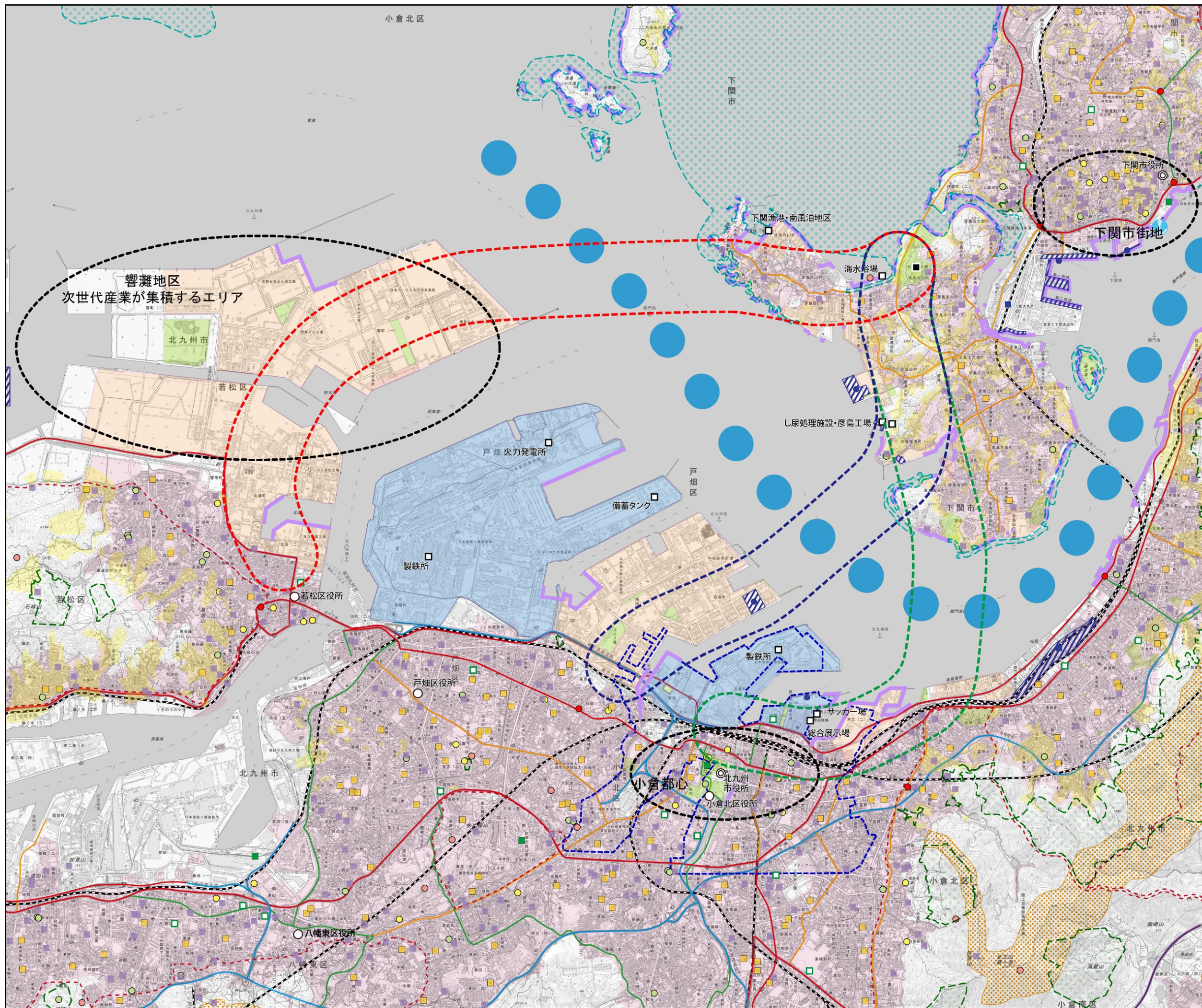
複数案としては、政策目標や道路整備による影響（生活環境、自然環境、コスト等）を踏まえて設定します。

2) 複数案の設定にあたっての考え方

複数案のルート選定にあたっては、本事業に必要な道路の機能、概略ルート・構造を検討する際の前提条件（「第2章 2.2 事業の目的」参照）を踏まえ、地域の課題を解決する案として、3案を選定しました。

表 2-1 ルートの概要

	【案①】 別線案(臨海部迂回ルート)	【案②】 別線案(集落・市街地回避ルート)	【案③】 別線案(海峡渡河幅最小ルート)
ルートの概要	臨海部の産業拠点の連絡性を高める案	両市中心部を結ぶとともに、集落や市街地を可能な限り回避した案	両市中心部を結ぶとともに、海峡渡河部の距離を最小とした案



- 凡例
- ◎ 市役所
 - 区役所
 - 学校（小学校・中学校・高等学校）
 - 病院（第2次・第3次）
 - 神社・仏閣・墓地
 - 大規模施設（火力発電・製鉄所等）
 - 工場・商業施設等
 - 集落・市街地等
 - 公園
 - 自然公園
 - 重要な動物種の生息地
 - 重要な植物種・群落の生育地
 - 生態系の保全上重要であってまとめて存在する自然環境
 - 主要洪滞箇所
 - 指定文化財（史跡・建造物）
 - 津波浸水想定区域
 - 河川洪水浸水想定区域
 - 土砂災害警戒区域
 - 景観資源（関門海峡）
 - 景観資源（老の山）
 - 観光地
 - 物流拠点（鉄道）
 - 物流拠点（港湾）
 - クルーズ船着岸地区
 - ターミナル
 - その他公共施設等
 - 高速自動車道
 - 都市高速道路
 - 一般国道
 - 主要地方道
 - 一般県道
 - 鉄道

- :【案①】別線案（臨海部迂回ルート）
- :【案②】別線案（集落・市街地回避ルート）
- :【案③】別線案（海峡渡河幅最小ルート）

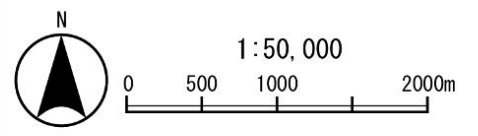


図 2-7 計画段階評価における複数案の位置図

第3章 事業実施想定区域及びその周囲の概況

3.1 自然的状況

事業実施想定区域及びその周囲における主な自然的状況を把握した結果は、表 3-1 及び図 3-1 に示すとおりです。また、自然的状況の把握に用いた既存資料は、表 3-2 に示すとおりです。

表 3-1(1) 自然的状況

項目	事業実施想定区域及びその周囲の概況
大気環境の状況	1. 気象 下関地方気象台における令和元年の気象概況は、年平均気温が 17.6℃、年降水量が 1,607.0mm、年最多風向は東、年平均風速は 2.9m/s である。
	2. 大気質 平成 30 年度は、一般環境大気測定局 9 局、自動車排出ガス測定局 2 局で調査が行われている。二酸化硫黄は、測定された全 9 局で環境基準を達成している（1 時間値の最高値は 0.017～0.051ppm、日平均値の 2%除外値は 0.004～0.010ppm で日平均値が 0.04ppm を超えた日数は 0 日）。二酸化窒素は、測定された全 11 局で環境基準を達成している（日平均値の年間 98%値は 0.022～0.039ppm）。一酸化炭素は、測定された全 3 局で環境基準を達成している（全 3 局における 1 時間値の最高値は 1.7～2.8ppm、日平均値の 2%除外値は 0.6ppm で日平均値が 10ppm を超えた日数は 0 日）。浮遊粒子状物質は、測定された全 11 局で環境基準を達成している（1 時間値の最高値は 0.101～0.161mg/m ³ 、日平均値の 2%除外値は 0.034～0.052mg/m ³ で日平均値が 0.10mg/m ³ を超えた日数は 0 日）。光化学オキシダントは、測定された全 9 局で環境基準を達成していない（昼間の 1 時間値の最高値は 0.088～0.101ppm）。微小粒子状物質は測定された 6 局のうち、1 局で環境基準を達成している（北九州の日平均値の年間 98%値は 37.4μg/m ³ 、年平均値は 15.7μg/m ³ 、若松の日平均値の年間 98%値は 35.8μg/m ³ 、年平均値は 15.3μg/m ³ 、戸畑の日平均値の年間 98%値は 35.1μg/m ³ 、年平均値は 15.3μg/m ³ 、西本町の日平均値の年間 98%値は 36.0μg/m ³ 、年平均値は 15.1μg/m ³ 、彦島の日平均値の年間 98%値は 35.1μg/m ³ 、年平均値は 14.7μg/m ³ 、それ以外の 1 局の日平均値の年間 98%値は 33.7μg/m ³ 、年平均値は 13.1μg/m ³ ）。ダイオキシン類は、測定された全 2 局で環境基準を達成している（年平均値は 0.011～0.027pg-TEQ/m ³ ）。
	3. 騒音 道路交通騒音については、平成 30 年度は 51 地点で調査が行われており、38 地点で環境基準を達成している。環境基準を超過した地点は、北九州市については戸畑区福柳木一丁目の一般国道 3 号（昼間 75dB・夜間 73dB）、門司区大里本町二丁目の一般国道 199 号（昼間 72dB・夜間 70dB）、若松区古前一丁目の一般国道 199 号（昼間 72dB）、八幡東区前田一丁目の一般国道 3 号（夜間 66dB）、門司区松原一丁目の一般国道 199 号（昼間 72dB・夜間 69dB）、八幡西区陣山 2 丁目 3 の一般国道 3 号（昼間 72dB・夜間 69dB）、戸畑区三六町 17 の一般国道 199 号（昼間 73dB・夜間 68dB）、若松区波打町 11 の一般国道 495 号（昼間 71dB）、八幡東区荒手 1 丁目 15 の主要地方道八幡戸畑線（昼間 75dB・夜間 71dB）、小倉北区篠崎一丁目の一般市道弁天町東篠崎 1 号線（夜間 66dB）、八幡西区黒崎一丁目の一般国道 3 号（昼間 76dB・夜間 72dB）、小倉北区上到津二丁目の一般国道 3 号（昼間 72dB・夜間 69dB）、小倉北区高坊二丁目の一般国道 10 号（夜間 66dB）であり、その他の地点は昼間 58～70dB、夜間 53～64dB である。
	4. 振動 事業実施想定区域及びその周囲では、道路交通振動等に係る公表資料はない。
	5. その他 事業実施想定区域及びその周囲では、低周波音等に係る公表資料はない。

表 3-1(2) 自然的状況

項目	事業実施想定区域及びその周囲の概況
水環境の状況	<p>1. 水象 事業実施想定区域及びその周囲には、主要な河川として北九州市側で板櫃川、紫川、砂津川、神嶽川、村中川、大川が、下関市側で武久川がある。また、主要な海域として関門海峡、響灘、洞海湾がある。</p> <p>2. 水質 (1)河川 河川における生活環境項目については、平成30年度は8地点で調査が行われている。BOD（生物化学的酸素要求量）、SS（浮遊物質量）は、全ての調査地点で環境基準を達成している（BOD（75%値）について、A類型の地点で0.9～1.1mg/L、B類型の地点で1.0～1.4mg/L。SSについて、A類型の地点で<1～8mg/L、B類型の地点で<1～7mg/L。）。 pH（水素イオン濃度）は、8地点のうち1地点で環境基準を超過している（環境基準を超過している地点について、紫川 紫川取水堰（A類型）で8.0～8.6。達成している地点について、A類型の地点で7.6～8.1、B類型の地点で7.6～8.4。）。 DO（溶存酸素量）は、8地点のうち3地点で環境基準を下回っている（環境基準を下回っている地点について、板櫃川 新港橋（B類型）で4.0～8.9mg/L、紫川 勝山橋（B類型）で4.6～9.4mg/L、神嶽川 旦過橋（B類型）で3.0～9.4mg/L。達成している地点について、A類型の地点で7.6～13mg/L、B類型の地点で5.2～12mg/L。）。 大腸菌群数は、8地点のうち6地点で環境基準を超過している（環境基準を超過している地点について、板櫃川 境橋（A類型）で140～24,000MPN/100mL、紫川 勝山橋（B類型）で4～5,400MPN/100mL、神嶽川 旦過橋（B類型）で8～35,000MPN/100mL、村中川 村中川橋（B類型）で170～16,000MPN/100mL、大川 大里橋（B類型）で70～24,000MPN/100mL、武久川 汐入橋（B類型）で1,300～33,000MPN/100mL。達成している地点について、A類型の地点で49～920MPN/100mL、B類型の地点で79～1,600MPN/100mL。）。 河川における健康項目については、平成30年度は6地点で調査が行われており、3地点で全ての項目で環境基準を達成している（環境基準を超過している地点について、紫川 勝山橋でふっ素0.9mg/L、ほう素3.4mg/L、神嶽川 旦過橋でふっ素1.0mg/L、ほう素3.6mg/L、板櫃川 新港橋でほう素2.9mg/L。全ての項目で環境基準を達成している地点について、硝酸性窒素及び亜硝酸性窒素1.4～2mg/L、ふっ素0.1～0.2mg/L、ほう素<0.1～0.2mg/L、それ以外の項目は年間通して全検体で報告下限値未満。）。 河川におけるダイオキシン類については、平成30年度は3地点で調査が行われており、全ての調査地点で環境基準を達成している（0.03～0.20pg-TEQ/L。）。</p> <p>(2)海域 海域における生活環境項目については、平成30年度は19地点で調査が行われている。COD（化学的酸素要求量）は、19地点のうち1地点で環境基準を超過している（COD（75%値）について、環境基準を超過している地点は、洞海湾水域（洞海湾口部）D2（B類型）で2.0mg/L。達成している地点は、A類型の地点で1.2～1.6mg/L、C類型の地点で1.5～2.7mg/L。）。 SS（浮遊物質量）は、8地点で調査が行われており、全ての調査地点で環境基準を達成している（A類型の地点で0.5mg/L。）。 pH（水素イオン濃度）は、19地点のうち3地点で環境基準を超過している（環境基準を超過している地点について、洞海湾水域（奥洞海）D3（C類型）で8.1～8.5、洞海湾水域（奥洞海）D6（C類型）で7.9～8.6、洞海湾水域（新日鉄戸畑泊地）K7（C類型）で8.1～8.6。達成している地点について、A類型の地点で8.1～8.3、B類型の地点で8.1～8.3、C類型の地点で8.1～8.3。）。</p>

表 3-1(3) 自然的状況

項目	事業実施想定区域及びその周囲の概況
水環境の状況	<p>2. 水質 (2) 海域</p> <p>DO (溶存酸素量) は、19 地点のうち 14 地点で環境基準を下回っている (環境基準を下回っている地点について、洞海湾水域 (響灘) H1 (A 類型) で 6.5~9.1mg/L、洞海湾水域 (響灘) H3 (A 類型) で 6.7~8.2mg/L、洞海湾水域 (響灘) H4 (A 類型) で 6.9~8.8mg/L、洞海湾水域 (響灘) H5 (A 類型) で 6.5~8.8mg/L、響灘及び周防灘 K1 (A 類型) で 6.8~8.8mg/L、響灘及び周防灘 K4 (A 類型) で 6.5~8.8mg/L、響灘及び周防灘 S-D-8 (A 類型) で 6.3~8.6mg/L、響灘及び周防灘 S-D-10 (A 類型) で 6.3~8.6mg/L、響灘及び周防灘 S-D-11 (A 類型) で 6.2~9.0mg/L、響灘及び周防灘 S-D-13 (A 類型) で 6.4~8.8mg/L、響灘及び周防灘 S-D-14 (A 類型) で 6.3~8.9mg/L、響灘及び周防灘 S-D-15 (A 類型) で 6.2~9.1mg/L、響灘及び周防灘 S-D-18 (A 類型) で 6.5~8.8mg/L、響灘及び周防灘 S-D-19 (A 類型) で 6.3~8.7mg/L。達成している地点について、B 類型の地点で 6.2~9.8mg/L、C 類型の地点で 4.2~11.0mg/L。)</p> <p>大腸菌群数は 14 地点、n-ヘキサン抽出物質は 7 地点で調査が行われており、全ての調査地点で環境基準を達成している (n-ヘキサン抽出物質について、<0.5mg/L。大腸菌群数について、<2.0~49MPN/100mL。)</p> <p>全窒素は、19 地点のうち 1 地点で環境基準を超過している (環境基準を超過している地点での平均値は、洞海湾水域 (奥洞海) D6 (IV 類型) で 1.2mg/L、その他の地点では II 類型で 0.11~0.28mg/L、IV 類型で 0.39~0.90mg/L。)</p> <p>全リンは 19 地点のうち 1 地点で環境基準を超過している (環境基準を超過している地点での平均値は、響灘及び周防灘 (II 類型) で 0.040mg/L、その他の地点では II 類型で 0.009~0.016mg/L、IV 類型で 0.019~0.059mg/L。)</p> <p>全亜鉛、ノニルフェノール、LAS は、6 地点で調査が行われており、全ての地点で環境基準を達成している (全亜鉛について、0.004~0.009mg/L。ノニルフェノールについて、<0.00006~0.00007mg/L。LAS について、<0.0006mg/L。)</p> <p>海域における健康項目については、平成 30 年度は 9 地点で調査が行われており、いずれの項目も全ての調査地点で環境基準を達成している (硝酸性窒素及び亜硝酸性窒素 0.07~1mg/L、それ以外の項目は年間を通して全検体で報告下限値未満。)</p> <p>海域におけるダイオキシン類については、平成 30 年度は 4 地点で調査が行われており、全ての調査地点で環境基準を達成している (0.030~0.073pg-TEQ/L)。</p>
	<p>3. 水底の底質</p> <p>海域 2 地点でダイオキシン類について調査されており、平成 30 年度は全ての調査地点で環境基準を達成している (15~28pg-TEQ/g)。</p>
	<p>4. その他</p> <p>事業実施想定区域及びその周囲では、環境基準が定められている健康項目を対象に地下水の概況調査等が 23 地点で実施されており、平成 30 年度は 8 地点で環境基準を超過している (門司区葛葉でテトラクロロエチレン 0.015mg/L、門司区黄金町でテトラクロロエチレン 0.022mg/L、門司区原町別院でテトラクロロエチレン 0.032mg/L、門司区原町別院で四塩化炭素 0.0071mg/L、小倉北区神幸町で硝酸性窒素及び亜硝酸性窒素 19mg/L、小倉北区魚町で砒素 0.027mg/L、戸畑区沢見で硝酸性窒素及び亜硝酸性窒素 12mg/L、八幡東区尾倉で硝酸性窒素及び亜硝酸性窒素 12mg/L)。</p>

表 3-1(4) 自然的状況

項目	事業実施想定区域及びその周囲の概況
土壌及び地盤の状況	<p>1. 土壌</p> <p>事業実施想定区域及びその周囲では、主に褐色森林土壌（黄褐色系）、乾性褐色森林土壌（赤褐色系）、乾性褐色森林土壌（黄褐色系）、未区分地（人口改変地、市街地）が広く分布している。</p> <p>事業実施想定区域及びその周囲では、「土壌汚染対策法」に基づく指定区域として「形質変更時要届出区域」が 57 箇所指定されている。また、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」により指定された区域（廃棄物が地下にある土地の区域）が 5 箇所ある。</p> <p>なお、事業実施想定区域及びその周囲には「底質の処理・処分等に関する指針」に基づき処理された PCB 盛立地及び「農用地の土壌の汚染防止等に関する法律」に基づき指定された農用地土壌汚染対策地域はない。</p> <p>また、土壌のダイオキシン類について、平成 29 年度は 1 地点で調査が行われており、環境基準を達成している（0.0018pg-TEQ/g）。</p>
	<p>2. 地盤</p> <p>事業実施想定区域及びその周囲では、「平成 30 年度全国の地盤沈下地域の概況」によると、これまでに地盤沈下が観測された地域はない。また、北九州市及び下関市では、「建築物用地下水の採取の規制に関する法律」、「工業用水法」による地下水の制限地域はない。</p>
地形及び地質の状況	<p>1. 地形</p> <p>事業実施想定区域及びその周囲には、北九州市側は主に干拓及び埋立地、三角州、大起伏山地、砂礫台地（段丘）、丘陵地が、下関市側は主に丘陵地、岩石台地（段丘）、崖が分布している。</p>
	<p>2. 地質</p> <p>事業実施想定区域及びその周囲には、北九州市側は主に未固結堆積物（砂・礫・粘土（沖積層及び埋土））、固結堆積物（火山質礫岩・凝灰質砂岩・頁岩・凝灰岩・安山岩質溶岩（下関亜層群）、砂岩・頁岩・礫岩（一部凝灰岩）および石炭（古第三紀層）、礫岩）、変成岩類が、下関市側は主に未固結堆積物（砂・礫・粘土（沖積層及び埋土））、固結堆積物（火山質礫岩・凝灰質砂岩・頁岩・凝灰岩・安山岩質溶岩（下関亜層群）、砂岩・頁岩・礫岩（一部凝灰岩）および石炭（古第三紀層））、火山性岩石（玄武岩）、深成岩（花崗岩・花崗閃緑岩）が分布している。</p>
	<p>3. 活断層</p> <p>事業実施想定区域及びその周囲には、小倉東断層がある。</p>
	<p>4. 重要な地形・地質</p> <p>事業実施想定区域及びその周囲には、「第 1 回自然環境保全基礎調査 すぐれた自然調査」に記載されている「地形・地質・自然現象」に係るものとして、大珪化木、化石産地、鐘状火山の重要な地形及び地質が分布している。</p>

表 3-1(5) 自然的状況

項目	事業実施想定区域及びその周囲の概況
<p>動植物の生息 又は生育、植 生及び生態系 の状況</p>	<p>1. 動物 事業実施想定区域及びその周囲には、重要な動物種の生息地として、絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律による国際希少野生動植物種のアカウミガメ、環境省レッドリスト 2020 による絶滅危惧 IA 類のオオウラギンヒョウモン、福岡県レッドデータブック 2014 による絶滅危惧 IB 類のヒカゲチョウ等の生息が記録されている。</p> <p>2. 植物 事業実施想定区域及びその周囲には、重要な植物種・群落の生育地として、重要な植物群落の河頭山の照葉樹林、彦島弟子待町中山龍神社叢、彦島福浦町金比羅神社叢、六連島中心部の南側部、六連島西海岸部のほか、クスノキ等の巨樹・巨木林、タブノキ等の保存樹が多数分布する。</p> <p>3. 生態系 事業実施想定区域及びその周囲には、生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境として藻場、自然海岸、北九州国定公園、生物多様性の観点から重要度の高い海域が分布する。</p>
<p>景観及び人と 自然との触れ 合い活動の場 の状況</p>	<p>1. 景観 事業実施想定区域及びその周囲には、景観資源として北九州国定公園、関門海峡、老の山の 3 箇所が分布する。また、主要な眺望点として荒田埠頭、老の山公園、ナイスビューパーク等の 24 箇所が分布する。</p> <p>2. 人と自然との触れ合いの活動の場 事業実施想定区域及びその周囲には、主要な人と自然との触れ合いの活動の場として北九州国定公園、日明・海峡釣り公園、ひこっとらんどマリンビーチ等が分布する。</p>

※動植物について、文化財保護法（昭和25年5月30日法律第214号）、絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律（平成4年6月5日法律第75号）、山口県希少野生動植物種保護条例（平成17年3月18日山口県条例第8号）、環境省レッドリスト（令和2年3月、環境省）、環境省版海洋生物レッドリスト（平成29年3月、環境省）、福岡県レッドデータブック（平成23年11月・平成26年8月、福岡県）、山口県レッドリスト（平成30年3月、山口県）、国立・国定公園における植物の保護対策について（指定植物）（平成27年8月、環境省）、植物群落レッドデータブック（平成8年、（財）日本自然保護協会）、自然環境保全基礎調査（環境省）、下関市環境基本計画（平成29年3月、下関市環境部環境政策課）、保存樹マップ（平成31年3月、北九州市建設局公園緑地部緑政課）により重要種を把握し、詳細な位置情報の記載のある既存資料により対象種の生息・生育の有無及び事業実施想定区域との位置関係を把握した。

表 3-2(1) 自然的状況の把握に用いた既存資料

項目	番号	資料名	発行年月	発行元
大気環境の状況	1. 気象	1 気象統計情報	令和2年3月	気象庁
	2. 大気質	2 平成27年度版 北九州市の環境 資料編	平成27年9月	北九州市環境局総務政策部総務課
		3 平成28年度版 北九州市の環境 資料編	平成28年9月	北九州市環境局総務政策部総務課
		4 平成29年度版 北九州市の環境 資料編	平成29年9月	北九州市環境局総務政策部総務課
		5 平成30年度版 北九州市の環境 資料編	平成30年9月	北九州市環境局総務政策部総務課
		6 令和元年度版 北九州市の環境 資料編	令和元年9月	北九州市環境局総務政策部総務課
		7 平成27年度版山口県環境白書参考資料集	平成27年10月	山口県環境生活部環境政策課
		8 平成28年度版山口県環境白書参考資料集	平成28年10月	山口県環境生活部環境政策課
		9 平成29年度版山口県環境白書参考資料集	平成29年10月	山口県環境生活部環境政策課
		10 平成30年度版山口県環境白書参考資料集	平成30年10月	山口県環境生活部環境政策課
11 令和元年度版山口県環境白書参考資料集		令和元年10月	山口県環境生活部環境政策課	
3. 騒音	12 令和元年度版 北九州市の環境 資料編	令和元年9月	北九州市環境局総務政策部総務課	
	13 令和元年度版山口県環境白書参考資料集	令和元年10月	山口県環境生活部環境政策課	
	14 福岡県北九州市圏土整備事務所管内図	平成31年4月	福岡県北九州市圏土整備事務所	
水環境の状況	1. 水象	15 北九州市の河川	平成31年3月	北九州市建設局河川部水環境課
		16 山口県の管理する河川一覧	平成30年5月	山口県河川課
		17 瀬戸内海の環境情報(瀬戸内海の潮流)	令和2年3月	環境省
	2. 水質	18 平成30年度公共用水域水質測定結果(1)(海城)	令和元年12月	福岡県環境部環境保全課
		19 平成30年度公共用水域水質測定結果(3)(北九州市内河川)	令和元年12月	福岡県環境部環境保全課
		20 令和元年度版 北九州市の環境 資料編	令和元年9月	北九州市環境局総務政策部総務課
	3. 水底の底質	21 令和元年度版山口県環境白書参考資料集	令和元年10月	山口県環境生活部環境政策課
		22 令和元年度版 北九州市の環境 資料編	令和元年9月	北九州市環境局総務政策部総務課
	4. その他	23 平成30年度環境の現況(速報値)	令和元年5月	北九州市環境局環境監視部環境監視課
		24 令和元年度版 北九州市の環境 資料編	令和元年9月	北九州市環境局総務政策部総務課
土壌及び地盤の状況	1. 土壌	25 令和元年度版山口県環境白書参考資料集	令和元年10月	山口県環境生活部環境政策課
		26 要措置区域、形質変更時要措置区域の指定状況	令和2年3月	北九州市環境局環境監視部環境監視課
		27 土壌汚染対策法について	令和2年3月	下関市環境部環境政策課
	28 廃棄物が地下にある土地の区域	令和元年4月	北九州市環境局環境監視部産業廃棄物対策課	
	29 一般廃棄物が地下にある土地の区域	令和元年5月	北九州市環境局環境監視部社会推進部施設課	
	30 平成29年度 環境の状況	令和2年3月	北九州市環境局環境監視部環境監視課	
	31 5万分の1都道府県土地分類基本調査(1塚園) 小倉	昭和47年3月	福岡県	
	32 平成30年度全国の地盤沈下地帯の概況	令和2年3月	環境省水・大気環境局	
	2. 地盤	33 5万分の1都道府県土地分類基本調査(地形分類図) 小倉	昭和47年3月	福岡県
		34 5万分の1都道府県土地分類基本調査(表層地質図) 小倉	昭和47年3月	福岡県
35 活断層詳細デジタルマップ 新編		平成30年3月	今泉俊文、宮内崇裕、堤浩之、中田高	
3. 活断層	36 20万分の1日本シェール地質図	令和2年3月	産総研地質調査総合センター	
	37 第1回自然環境保全基礎調査 すぐれた自然調査	昭和51年	環境庁	
地形及び地質の状況	1. 地形	38 第1回自然環境保全基礎調査 すぐれた自然調査	昭和51年	環境庁
		39 第2回自然環境保全基礎調査 すぐれた自然調査	昭和54～56年	環境庁
		40 第3回自然環境保全基礎調査 動物分布調査	昭和83年	環境庁
	2. 地質	41 第4回自然環境保全基礎調査 動物分布調査	平成5年3月	環境庁自然保護局
		42 第5回自然環境保全基礎調査 動物分布調査	平成11年3月	環境省自然環境局生物多様性センター
	3. 活断層	43 第6回自然環境保全基礎調査 動物分布調査	平成16年3月	環境省自然環境局生物多様性センター
		44 鳥類繁殖分布調査	平成16年3月	環境省自然環境局生物多様性センター
		45 海産植物のシステム(うみがめ産卵地)	平成31年2月	海上保安庁
		46 海産哺乳類ストランディングデータベース	令和2年3月	国立科学博物館
		47 河川水辺の国勢調査 河川環境データベース	令和2年3月	国土交通省
動植物の生息又は生育、植生及び生態系の状況	1. 動物	48 モニタリングサイト1000	令和2年3月	環境省生物多様性センター
		49 ガンカモ類の生息調査	令和2年3月	環境省自然環境局生物多様性センター
		50 シギ・チドリ類渡来地目録	令和2年3月	環境庁自然保護局野生生物課
		51 田んぼの生きもの調査	令和2年3月	農林水産省農村振興局整備部設計課計画調整室
		52 長虫類の多様性保護のための重要地域 第1集	平成5年3月	日本昆虫学会自然保護委員会
		53 福岡県の希少野生生物-福岡県レッドデータブック2011-	平成23年11月	福岡県
		54 福岡県の希少野生生物-福岡県レッドデータブック2014-	平成26年8月	福岡県
		55 レッドデータブックやまぐち2019	平成31年3月	山口県
		56 福岡県生物誌 脊椎動物編	昭和49年2月	福岡県高等学校生物研究部会
		57 福岡県産貝類目録	昭和44年11月	高橋五郎
58 福岡県の野鳥	昭和54年3月	福岡県水産林務部緑化推進課		
59 福岡県の甲虫類	平成元年6月	高倉康男		
60 福岡県産魚類目録	昭和59年2月	北九州市立自然史博物館		
61 北九州の淡水魚 エビ・カニ	平成15年3月	北九州自然史友の会 水生動物研究部会		
62 紫川河川整備計画	平成25年4月	福岡県		
63 山口県産貝類目録	昭和31年3月	山口県立山口博物館		
64 文化財一覧(平成29年度末時点)	平成30年5月	北九州市市民文化スポーツ局文化企画課		
65 令和元年度教育要覧	令和元年10月	下関市教育委員会		
66 令和元年度河川水辺の国勢調査生物リスト	令和元年	国土交通省		
2. 植物	67 第1回自然環境保全基礎調査 すぐれた自然調査	昭和51年	環境庁	
	68 河川水辺の国勢調査 河川環境データベース	令和2年3月	国土交通省	
	69 福岡県の希少野生生物-福岡県レッドデータブック2011-	平成23年11月	福岡県	
	70 レッドデータブックやまぐち2019	平成31年3月	山口県	
	71 福岡県植物誌	昭和50年7月	福岡県高等学校生物研究部会	
	72 紫川水系の植物相	平成11年2月	歌と植物を語る会	
	73 紫川河川整備計画	平成25年4月	福岡県	
	74 山口県植物誌	昭和47年12月	山口県植物誌刊行会	
	75 文化財一覧(平成29年度末時点)	平成30年5月	北九州市市民文化スポーツ局文化企画課	
	76 令和元年度教育要覧	令和元年10月	下関市教育委員会	
77 第2回自然環境保全基礎調査 特定植物群落調査	昭和56年	環境庁		
78 第3回自然環境保全基礎調査 特定植物群落調査	平成元年	環境庁		
79 第5回自然環境保全基礎調査 特定植物群落調査	平成12年3月	環境庁自然保護局生物多様性センター		
80 植物群落レッドデータブック<1996>	平成8年	(財)日本自然保護協会		
81 下関市環境基本計画	平成29年3月	下関市環境部環境政策課		
82 第4回自然環境保全基礎調査 巨樹・巨木林調査	平成7年	環境庁		
83 第6回自然環境保全基礎調査 巨樹・巨木林フォローアップ調査	平成13年	環境庁		
84 保存樹マップ	平成31年3月	北九州市建設局公園緑地部緑政課		
85 第6-7回自然環境保全基礎調査 植生調査	平成11年～	環境省自然環境局生物多様性センター		
86 令和元年度河川水辺の国勢調査生物リスト	令和元年	国土交通省		
3. 生態系	87 第1回自然環境保全基礎調査 海域生物環境調査	平成7年	環境庁	
	88 第5回自然環境保全基礎調査 海辺調査	平成10年3月	環境庁自然保護局	
	89 第6-7回自然環境保全基礎調査 植生調査	平成11年～	環境省自然環境局生物多様性センター	
	90 福岡県自然公園区域図	平成18年3月	福岡県	
	91 北九州国定公園	平成30年10月	福岡県環境部自然環境課自然公園係	
	92 自然環境保全地域	令和2年3月	環境省	
	93 フムサル条約と条約湿地	令和2年3月	環境省自然環境局野生生物課	
	94 生物多様性の観点から重要度の高い海域	令和2年3月	環境省自然環境局自然環境計画課	
	95 生物多様性の観点から重要度の高い陸地	令和2年3月	環境省自然環境局自然環境計画課	
	96 我が国の世界遺産一覧表記載物件	令和元年7月	外務省	
97 文化遺産オンライン	令和2年3月	文化庁		
98 北九州市の世界遺産ホームページ	令和2年3月	北九州市		
99 第2次北九州市生物多様性戦略(2015年度-2024年度)	平成28年3月	北九州市環境局環境監視部環境科学研究所		
100 文化財一覧(平成29年度末時点)	平成30年5月	北九州市市民文化スポーツ局文化企画課		
101 令和元年度教育要覧	令和元年10月	下関市教育委員会		
102 管内保護林一覧	平成30年9月	九州森林管理局計画保全部計画課		
103 山口県内の保護林	令和2年3月	近畿中国森林管理局山口森林管理事務所		
104 緑地環境保全地域(平成24年4月1日現在)	令和2年3月	山口県		

表 3-2(2) 自然的状況の把握に用いた既存資料

項目	番号	資料名	発行年月	発行元	
景観及び人と自然との触れ合い活動の場の状況	105	福岡県自然公園区域図	平成18年3月	福岡県	
	106	北九州国定公園	平成30年10月	福岡県環境部自然環境課自然公園係	
	107	開門景観基本構想	平成14年4月	下関市・北九州市	
	108	北九州市ホームページ	令和2年3月	北九州市	
	109	北九州公園の本	平成29年2月	北九州建設局公園緑地部	
	110	魅力が満載！北九州の自然 北九州市自然百選	平成20年	北九州市環境局	
	111	しものせき情報マップ	令和2年3月	下関市	
	112	しものせき旅のコンシェルジュ 楽しも！	令和2年3月	下関市	
	113	下関市ホームページ	令和2年3月	下関市	
	114	彦島地区まちづくり協議会公式サイト	令和2年3月	彦島地区まちづくり協議会	
	115	福岡県自然公園区域図	平成18年3月	福岡県	
	116	北九州国定公園	平成30年10月	福岡県環境部自然環境課自然公園係	
	117	北九州市ホームページ	令和2年3月	北九州市	
	118	北九州公園の本	平成29年2月	北九州建設局公園緑地部	
	119	魅力が満載！北九州の自然 北九州市自然百選	平成20年	北九州市環境局	
	120	第2次北九州市生物多様性戦略(2015年度-2024年度)	平成28年3月	北九州市環境局環境監視部環境科学研究所	
	121	山あるきガイドマップ	令和2年3月	門司区役所総務企画課	
	122	北九州の生き物たちの楽園「響灘ビオトープ」	令和2年3月	響灘ビオトープ	
	123	海ナビ(海辺の見どころ情報など)	令和2年3月	北九州市港湾空港局	
	124	しものせき旅のコンシェルジュ 楽しも！	令和2年3月	下関市	
	125	やまぐちの野鳥	令和2年3月	山口県環境生活部自然保護課	
	2. 人と自然との触れ合いの活動の場				

3.2 社会的状況

事業実施想定区域及びその周囲における主な社会的状況を把握した結果は、表 3-3 及び図 3-1 に示すとおりです。また、社会的状況の把握に用いた既存資料は、表 3-4 に示すとおりです。

表 3-3(1) 社会的状況

項目	事業実施想定区域及びその周囲の概況
人口及び産業の状況	<p>1. 人口 令和 2 年 3 月時点の北九州市の人口は 937, 833 人、世帯数は 431, 578 世帯、下関市の人口は 259, 346 人、世帯数は 130, 077 世帯である。平成 27 年時点の人口は、平成 7 年と比べ福岡県全体及び下関市では増加しているが、北九州市及び山口県全体では減少している。</p> <p>2. 産業 平成 27 年度の北九州市の産業別就業者数の構成比は、第三次産業の占める割合が高く約 72%、第二次産業の占める割合は約 24%、第一次産業の占める割合は約 1% である。下関市の産業別就業者数の構成比は、第三次産業の占める割合が高く約 70%、第二次産業の占める割合は約 24%、第一次産業の占める割合は約 5% である。</p>
土地利用の状況	<p>事業実施想定区域及びその周囲は、北九州市側では主に工業地、公共公益用地、住宅地、広葉樹林として、下関市側では主に住宅地、工業地、普通畑、広葉樹林として利用されている。</p>
河川、湖沼及び海域の利用並びに地下水の利用状況	<p>1. 利用状況 事業実施想定区域及びその周囲における河川では、散策、水遊びの利用がある。事業実施想定区域及びその周囲における海域では、共同漁業権及び養殖業を対象とした区画漁業権が設定されている。</p> <p>2. 利水状況 北九州市では表流水の利用が最も多く、下関市では原水受水が多くなっている。</p>
交通の状況	<p>1. 陸上交通 事業実施想定区域及びその周囲には、高速自動車国道として九州縦貫自動車道鹿児島線宮崎線が、都市高速道路として北九州高速 2 号線、4 号線、5 号線がある。また、主要な一般国道として一般国道 3 号、一般国道 191 号、一般国道 199 号等が、主要地方道として八幡戸畑線、南風泊港線、福浦港金比羅線等がある。 平成 27 年度の交通量は、九州縦貫自動車道鹿児島線宮崎線で 31, 317 台、北九州高速 2 号線で 8, 800 台、北九州高速 4 号線で 24, 536~42, 406 台、北九州高速 5 号線で 16, 996 台、一般国道 3 号で 19, 700~55, 143 台、一般国道 191 号で 19, 165~31, 791 台、一般国道 199 号で 4, 605~45, 380 台、八幡戸畑線で 10, 438~27, 343 台、南風泊港線で 6, 218~23, 658 台、福浦港金比羅線で 18, 865~20, 349 台となっている。 鉄道は山陽新幹線、JR 山陽本線、JR 鹿児島本線、JR 日豊本線、JR 筑豊本線及び、私鉄の北九州高速鉄道がある。</p> <p>2. 海上交通 事業実施想定区域の周辺海域には、国際拠点港湾である北九州港、下関港があり、両港を結ぶ関門航路が存在する。</p>

表 3-3(2) 社会的状況

項目	事業実施想定区域及びその周囲の概況
学校、病院その他の環境の保全についての配慮が特に必要な施設の配置の状況及び住宅の配置の概況	<p>事業実施想定区域及びその周囲には、小学校が 70 箇所、中学校が 41 箇所、高等学校が 30 箇所、大学、短期大学、専修学校、特別支援学校が 43 箇所、幼稚園が 54 箇所、保育所が 87 箇所、社会福祉施設が 142 箇所、病院が 44 箇所、図書館が 12 箇所分布している。</p> <p>また、北九州市及び下関市ともに主に市街地・集落で形成されており、それぞれ人口集中地区（DID）がある。</p>
上水道の整備状況	上水道普及率は、北九州市では 99.7%、下関市では 97.5%となっている。
下水道の整備状況	下水道整備率は、北九州市では 99.9%、下関市では 76.9%となっている。
環境の保全を目的として法令等により指定された地域その他の対象及び当該対象に係る規制の内容その他の状況	<p>1. 大気汚染防止法第五条の二第一項の規定により定められた指定地域 事業実施想定区域及びその周囲では、北九州市が大気汚染防止法に基づく硫黄酸化物の総量規制地域として定められているが、下関市は定められていない。なお、大気汚染防止法に基づく窒素酸化物の総量規制地域は両市ともに定められていない。</p> <p>2. 自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法第六条第一項及び第八条第一項の規定により定められた窒素酸化物対策地域及び粒子状物質対策地域 事業実施想定区域及びその周囲には、対策地域はない。</p> <p>3. 幹線道路の沿道の整備に関する法律第五条第一項の規定により指定された沿道整備道路 事業実施想定区域及びその周囲には、沿道整備道路はない。</p> <p>4. 自然公園法第五条第一項の規定により指定された国立公園、同条第二項の規定により指定された国定公園又は同法第七十二条の規定により指定された都道府県立自然公園の地域 事業実施想定区域及びその周囲には、北九州国定公園がある。</p> <p>5. 自然環境保全法第十四条第一項の規定により指定された原生自然環境保全地域、同法第二十二條第一項の規定により指定された自然環境保全地域又は同法四十五條第一項の規定により指定された都道府県立自然環境保全地域 事業実施想定区域及びその周囲には、自然環境保全地域はない。</p> <p>6. 世界の文化遺産及び自然遺産の保護に関する条約第十一条二の世界遺産一覧表に記載された文化遺産及び自然遺産の区域 事業実施想定区域及びその周囲には、世界遺産一覧表に記載された文化遺産として明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業がある。</p> <p>7. 首都圏近郊緑地保全法第三条第一項の規定により指定された近郊緑地保全区域 事業実施想定区域及びその周囲には、近郊緑地保全区域はない。</p> <p>8. 近畿圏の保全区域の整備に関する法律第五条第一項の規定により指定された近郊緑地保全区域 事業実施想定区域及びその周囲には、近郊緑地保全区域はない。</p> <p>9. 都市緑地法第五条第一項の規定により指定された緑地保全地域又は同法第十二條第一項の規定により指定された特別緑地保全地区の区域 事業実施想定区域及びその周囲には、夜宮特別緑地保全地区、番所跡特別緑地保全地区、大谷池特別緑地保全地区等の特別緑地保全地区が 5 箇所ある。</p> <p>10. 絶滅のおそれがある野生動植物の種の保存に関する法律第三十六條第一項の規定により指定された生息地等保護区の区域 事業実施想定区域及びその周囲には、生息地等保護区の区域はない。</p>

表 3-3(3) 社会的状況

項目	事業実施想定区域及びその周囲の概況
環境の保全を目的として法令等により指定された地域その他の対象及び当該対象に係る規制の内容その他の状況	11. 鳥獣の保護及び管理並びに狩猟の適正化に関する法律第二十八条第一項の規定により指定された鳥獣保護区の区域 事業実施想定区域及びその周囲には、到津鳥獣保護区、帆柱山鳥獣保護区、火の山、霊鷲山鳥獣保護区等の鳥獣保護区が6箇所ある。
	12. 特に水鳥の生息地として国際的に重要な湿地に関する条約第二条一の規定により指定された湿地の区域 事業実施想定区域及びその周囲には、湿地の区域はない。
	13. 文化財保護法第百九条第一項の規定により指定された名勝又は天然記念物 事業実施想定区域及びその周囲には、文化財保護法の規定による名勝はないが、国または市により指定された天然記念物として夜宮の大珪化木、六連島の雲母玄武岩、彦島西山の化石層がある。また、事業実施想定区域及びその周囲には、文化財保護法又は各市条例に基づき指定された史跡や有形文化財がある。
	14. 都市計画法第八条第一項第七号の規定により定められた風致地区の区域 事業実施想定区域及びその周囲には、風師風致地区、足立・戸ノ上風致地区、紅紫山風致地区、日和山風致地区等の風致地区が9箇所ある。
	15. 環境基本法第十六条第一項の規定により定められた環境基準 (1) 騒音に係る環境基準の種類の指定状況 北九州市は、第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域がA類型、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、市街化調整区域がB類型、近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域がC類型とされている。 下関市は、第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域がA類型、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域がB類型、近隣商業地域、商業地域、準工業地域がC類型とされている。 (2) 水質汚濁に係る環境基準の種類の指定状況 水質汚濁に係る環境基準については、紫川上流、板堰川中流でA類型、紫川下流、神嶽川、板堰川下流、大川、村中川、武久川でB類型に指定されている。なお、海域では響灘及び周防灘、響灘でA類型、洞海湾湾口部でB類型、その他の洞海湾水域でC類型に指定されている。 (3) その他 大気汚染に係る環境基準、地下水の汚染に係る環境基準、水底の底質に係る環境基準、土壌の汚染に係る環境基準は、物質ごとに全国一律に指定されている。
	16. 環境基本法第十七条の規定により策定された公害防止計画の策定の状況 事業実施想定区域及びその周囲では、策定地域として北九州市が指定されている。
	17. 騒音規制法第三条第一項及び第十七条第一項に基づく指定地域内における自動車騒音の限度、地域指定状況、区域の区分、時間の区分の状況 北九州市は、第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域がa区域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、市街化調整区域がb区域、近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域がc区域とされている。 下関市は、第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域がa区域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域がb区域、近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域がc区域とされている。

表 3-3(4) 社会的状況

項目	事業実施想定区域及びその周囲の概況
<p>環境の保全を目的として法令等により指定された地域その他の対象及び当該対象に係る規制の内容その他の状況</p>	<p>18. 振動規制法第十六条第一項に規定する道路交通振動の限度、地域指定状況、区域の区分、時間の区分の状況 北九州市は、第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、市街化調整区域が第一種区域、近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域が第二種区域とされている。 下関市は、第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域が第一種区域、近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域が第二種区域とされている。</p>
	<p>19. 水質汚濁防止法第三条第三項の規定により排水基準が定められた区域 事業実施想定区域及びその周囲には、上乘せ排水基準を適用する区域がある。</p>
	<p>20. 水質汚濁防止法第四条の二第一項に規定する指定地域 事業実施想定区域及びその周囲は、全域が総量削減基本方針に係る規制の指定地域に指定されている。</p>
	<p>21. 瀬戸内海環境保全特別措置法第五条第一項に規定する関係府県の区域 事業実施想定区域及びその周囲は、全域が瀬戸内海環境保全特別措置法第5条第1項に規定する関係府県の区域に指定されている。</p>
	<p>22. 瀬戸内海環境保全特別措置法第十二条の七の規定により指定された自然海浜保全地区 事業実施想定区域及びその周囲には、自然海浜保全地区はない。</p>
	<p>23. 湖沼水質保全特別措置法第三条第二項の規定により指定された指定地域 事業実施想定区域及びその周囲には、指定地域はない。</p>
	<p>24. 排水基準を定める省令別表第二の備考六に規定する湖沼及び海域 事業実施想定区域及びその周囲には、窒素含有量についての排水基準を定める湖沼及び海域はない。</p>
	<p>25. 排水基準を定める省令別表第二の備考七に規定する湖沼及び海域 事業実施想定区域及びその周囲には、りん含有量についての排水基準を定める湖沼及び海域はない。</p>
	<p>26. 土壌汚染対策法第六条第一項の規定により指定された区域 事業実施想定区域及びその周囲には、要措置区域はない。</p>
	<p>27. ダイオキシン類対策特別措置法第二十九条第一項の規定により指定されたダイオキシン類土壌汚染対策地域 事業実施想定区域及びその周囲には、ダイオキシン類土壌汚染対策地域はない。</p>
	<p>28. 廃棄物の処理及び清掃に関する法律第十五条の十七第一項の規定により指定された指定区域 事業実施想定区域及びその周囲には、指定区域がある。</p>
	<p>29. 農用地の土壌の汚染防止等に関する法律第三条第一項の規定により指定された農用地土壌汚染対策地域 事業実施想定区域及びその周囲には、農用地土壌汚染対策地域はない。</p>
	<p>30. 森林法第二十五条の規定により指定された保安林のうち、公衆の保健又は名所若しくは旧跡の風致の保存のために指定された保安林 事業実施想定区域及びその周囲には、公衆の保健又は名所若しくは旧跡の風致の保存のために指定された保安林がある。</p>
	<p>31. 都市緑地法第四条第一項により市町村が定める緑地の保全及び緑地の推進に関する基本計画（「緑の基本計画」） 緑地の保全及び緑化の推進に関する基本計画として、北九州市及び下関市で緑の基本計画が策定されている。</p>

表 3-3(5) 社会的状況

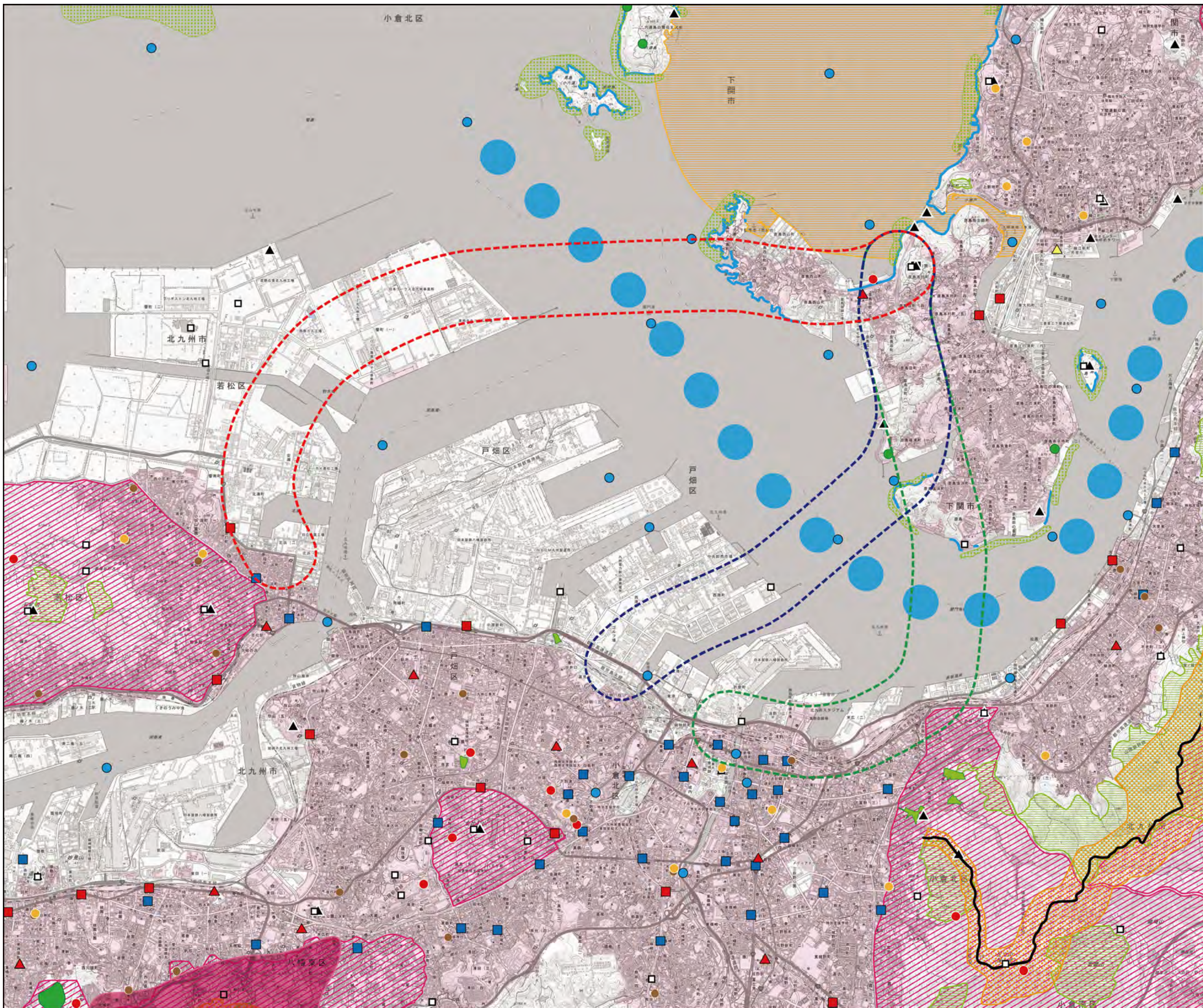
項目	事業実施想定区域及びその周囲の概況
<p>環境の保全を目的として法令等により指定された地域その他の対象及び当該対象に係る規制の内容その他の状況</p>	<p>32. 景観法第八条第一項により景観行政団体が定める良好な景観の形式に関する計画（景観計画） 北九州市では「北九州市景観計画」が、下関市では「下関市景観計画」が策定されている。「北九州市景観計画」において、北九州市全域が景観計画区域に定められており、事業実施想定区域及びその周囲では、大里地区、小倉駅周辺地区、日明地区等が臨海部産業景観形成誘導地域として、門司港地区、小倉都心地区、若松地区等が景観重点整備地区として、関門海峡に面した地域が関門景観形成地域として定められている。また、「下関市景観計画」において、下関市全域が景観計画区域に定められており、事業実施想定区域及びその周囲では、関門海峡に面した地域が関門景観形成地域として定められている。 さらに、関門景観の一層の魅力向上を図るため、両市が連携して「関門景観条例」を制定しており、本条例に基づき、「関門景観基本構想」が定められている。</p>
	<p>33. 都市計画法第八条第一項第一号の規定により定められた用途地域 事業実施想定区域及びその周囲には、用途地域が定められている。</p>
	<p>34. その他の環境の保全を目的として法令等に規定する区域等の状況 (1) 港湾法第二条第三項の規定に基づく港湾区域 事業実施想定区域及びその周囲には、港湾区域がある。 (2) 河川法第五十四条第一項の規定に基づく河川保全区域 事業実施想定区域及びその周囲には、河川保全区域はない。 (3) 海岸法第三条第一項の規定に基づく海岸保全区域 事業実施想定区域及びその周囲には、海岸保全区域がある。 (4) 地域における歴史的風致維持及び向上に関する法律第五条第一項の規定により市町村が定める歴史的風致の維持及び向上に関する計画（「歴史的風致維持向上計画」） 事業実施想定区域及びその周囲には、歴史的風致維持向上計画はない。</p>

表 3-4 (1) 社会的状況の把握に用いた既存資料

項目	番号	資料名	発行年月	発行元	
人口及び産業の状況	1	とうけい北九州 推計人口	令和2年3月	企画調整局政策部企画課統計係	
	2	人口と世帯数最新データ(全市・地区別・町名別 登録人口)	令和2年3月	山口県総務部 総務課	
	3	平成27年度国勢調査	平成29年2月	統計局統計調査部国勢統計課	
	4	平成22年度国勢調査	平成23年10月	統計局統計調査部国勢統計課	
	5	平成17年度国勢調査	平成22年2月	統計局統計調査部国勢統計課	
	6	平成12年度国勢調査	平成26年6月	統計局統計調査部国勢統計課	
	7	平成7年度国勢調査	平成19年10月	統計局統計調査部国勢統計課	
	8	平成27年度国勢調査	平成29年2月	統計局統計調査部国勢統計課	
	9	2015年農業センサス	平成29年1月	農林水産省	
	10	2018年農業センサス	令和2年1月	農林水産省	
	11	第66次九州農林水産統計年報	令和2年1月	農林水産省九州農政局	
	12	平成28年刊山口県統計年鑑	平成28年12月	山口県	
	13	平成28年経済センサス	平成30年6月	総務省統計局	
	14	平成30年工業統計調査	令和元年8月	経済産業省	
土地利用の状況	15	北九州市統計年鑑	令和2年3月	北九州市企画調整局政策部企画課統計係	
	16	令和元年刊山口県統計年鑑	令和元年12月	山口県総合企画課統計分析課	
	17	20万分1土地利用図(1982～1983年)	昭和57～58年	国土交通省国土地理院	
	18	北九州広域都市計画 用途地域GISデータ	令和元年6月	北九州市	
	19	下関市都市計画情報システム 都市計画等の情報	令和2年3月	下関市都市計画課計画係	
	20	第6-7回自然環境保全基礎調査 植生調査	平成11年～	環境省自然環境局生物多様性センター	
	21	土地利用調整総合支援ネットワークシステム	令和2年3月	国土交通省国土政策局総合計画課	
	22	平成27年度国勢調査人口集中地区境界図(福岡県・山口県)	平成27年	総務省統計局	
	23	芦川水系河川整備計画	平成25年4月	福岡県	
	24	海洋状況表示システム	令和2年3月	海上保安庁海洋情報部	
	25	福岡県農林水産部漁業管理課資料	令和2年3月	福岡県農林水産部漁業管理課	
河川、湖沼及び海域の利用並びに地下水の利用の状況	26	漁業権について	平成31年2月	山口県水産振興課	
	27	平成29年度 福岡県の水道	令和元年8月	福岡県県土整備部水資源対策課	
	28	平成29年度版 山口県の水道の現況	平成31年4月	山口県環境生活部生活衛生課水道班	
	29	平成30年 福岡県の工業	令和元年7月	福岡県企画・地域振興部調査統計課	
	30	平成29年 山口県の工業	令和元年10月	山口県統計分析課	
	31	平成27年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査集計表	令和2年3月	国土交通省	
	32	国土数値情報ダウンロードサービス	令和元年度	国土交通省	
	33	港湾調査	令和2年2月	国土交通省	
	34	福岡県北九州県土整備事務管管内図	平成31年4月	福岡県北九州県土整備事務所	
	35	平成27年度 交通量調査【山口県版】	平成29年9月	山口県土木建築部道路建設課	
	36	北九州港湾港湾計画図	令和2年3月	北九州市港湾空港局	
住宅の配置の概況、及び学校・病院その他の環境の保全についての配慮が必要な施設の状況	37	下関港湾港湾計画図	平成31年3月	下関市港湾局経営課	
	38	学校一覧	令和2年3月	北九州市教育委員会総務部総務課	
	39	学校一覧	令和元年7月	下関市教育委員会 学校教育課	
	40	高齢者・介護に関する施設	令和2年3月	北九州市保健福祉局地域福祉部長寿社会対策課	
	41	北九州市 市の施設(修正)	平成30年1月	北九州市総務企画局	
	42	保育所等一覧	令和2年3月	北九州市子ども家庭部保育課	
	43	令和2年度 教育・保育施設一覧	令和元年10月	下関市子ども未来部幼児保育課	
	44	図書館の一覧	令和2年3月	北九州市教育委員会中央図書館庶務課	
	45	保健福祉施設等名簿(2019年4月1日現在)について	令和2年3月	山口県健康福祉部厚政課	
	46	北九州市 医療機関名簿【病院】	令和元年10月	北九州市保健福祉局	
	47	病院一覧	平成31年4月	山口県健康福祉部医療課医療指導班	
上下水道の整備状況	48	国土数値情報 文化施設データ(平成25年度)	令和2年3月	国土交通省国土政策局国土情報課	
	49	平成29年度 福岡県の水道	令和元年8月	福岡県県土整備部水資源対策課	
	50	平成29年度版 山口県の水道の現況	平成31年4月	山口県環境生活部生活衛生課水道班	
	51	平成30年度 福岡県の下水道	令和2年3月	福岡県建設部都市計画課下水道班	
	52	平成30年度末 公共下水道普及率状況	令和2年3月	山口県土木建築部都市計画課下水道班	
	環境の保全を目的として指定された地域その他の状況	53	ばい煙発生施設	令和2年3月	北九州市環境局環境監視部環境監視課
		54	福岡県自然公園区域図	平成18年3月	福岡県
		55	北九州国定公園	平成30年10月	福岡県環境部自然環境課自然公園係
		56	文化遺産オンライン	令和2年3月	文化庁
		57	我が国の世界遺産一覧表記載物件	令和元年7月	文化庁
		58	北九州市の世界遺産	令和2年3月	北九州
59		都市緑地法データベース 特別緑地保全地区 地区別一覧表	令和2年3月	国土交通省都市局	
60		令和元年度版 北九州市の環境	令和元年9月	北九州市環境局総務政策部総務課	
61		地域情報ポータルサイトG-motty 都市計画図	令和2年3月	一般社団法人G-motty	
62		令和元年度福岡県鳥獣保護区等位置図	令和元年8月	福岡県農林水産部農山漁村振興課	
11.鳥獣の保護及び管理並びに狩猟の適正化に関する法律第二十八条第一項の規定により指定された鳥獣保護区の区域		63	令和元年度(2019年度)山口県鳥獣保護区等概要図	令和元年11月	山口県環境生活部自然保護課
	64	文化財一覧(平成29年度末時点)	平成30年5月	北九州市市民文化スポーツ局文化企画課	
	65	令和元年度教育要覧	令和元年10月	下関市教育委員会	
	66	天然記念物	令和2年3月	北九州市	
	67	史跡	令和2年3月	北九州市	
	68	文化遺産オンライン	令和2年3月	文化庁	
	69	建造物	令和2年3月	北九州市	
	70	登録有形文化財建造物	令和2年3月	北九州市	
	71	山口県の文化財	令和2年3月	山口県教育庁社会教育・文化財課	
	72	都市緑地データベース 風致地区地区別一覧表	令和2年3月	国土交通省都市局	
	14.都市計画法第八条第一項第七号の規定により定められた風致地区の区域	73	北九州市 風致地区GISデータ	平成31年3月	北九州市建設局緑政課
74		下関市都市計画情報システム 都市計画等の情報	令和2年3月	下関市都市計画課計画係	
75		騒音と振動の手引き	平成30年4月	北九州市環境局環境監視部環境監視課	
76		類型指定一覧(福岡県)	令和元年3月	福岡県	
77		環境基準類型指定水域概要図	令和元年3月	福岡県	
78		環境基準類型指定水域概要図(水生生物保全環境基準)	令和元年3月	福岡県	
79		水域類型指定状況 生活環境項目	令和2年2月	山口県環境政策課	
80		水域類型指定状況 全室着及び全りん	令和2年2月	山口県環境政策課	
81		水域類型指定状況 水生生物	令和2年2月	山口県環境政策課	
82		公共用水域水質測定地点	令和2年2月	山口県環境政策課	
83		山口県GIS	令和2年3月	山口県環境生活部環境政策課	
16.環境基本法第十七条の規定により策定された公害防止計画の策定の状況	84	公害防止計画	令和2年3月	環境省	

表 3-4 (2) 社会的状況の把握に用いた既存資料

項目	番号	資料名	発行年月	発行元
環境の保全を目的として法令等により指定された地域その他の対象及び当該対象に係る規制の内容その他の状況	85	令和元年度版 北九州市の環境 資料編	令和元年9月	北九州市環境局総務政策部総務課
	86	騒音と振動の手引き	平成30年4月	北九州市環境局環境監視部環境監視課
	87	下関市環境白書 資料編(Ⅱ環境の状況(3騒音・振動))	令和2年3月	下関市
20. 水質汚濁防止法第四条の二第一項に規定する指定地域	88	水質送料削減制度の概要・指定地域及び指定水域(第8次水質総量削減の在り方について(答申)抜粋)	令和2年1月	福岡県
	89	福岡県の指定地域	令和2年1月	福岡県
	90	第8次総量削減計画(全体)	平成29年9月	山口県環境政策課
30. 森林法第二十五条の規定により指定された保安林のうち、公衆の保健又は名所若しくは旧跡の風致の保存のために指定された保安林	91	国土数値情報 森林地域データ 保安林(平成27年度)	令和2年3月	国土交通省国土政策局国土情報課
	92	北九州市景観計画	平成29年4月	北九州市建築都市局総務部都市景観課
32. 景観法第八条第一項により景観行政団体が定める良好な景観の形式に関する計画	93	下関市景観計画	平成22年8月	下関市都市整備部 都市計画課
	94	地域情報ポータルサイトG-motly 都市計画図	令和2年3月	一般社団法人G-motly
	95	下関市都市計画情報システム 都市計画等の情報	令和2年3月	下関市都市計画課計画係
	96	平成31年都市計画現況調査	平成31年3月	国土交通省
33. 都市計画法第八条第一項第一号の規定により定められた用途地域	97	北九州広域都市計画 用途地域GISデータ	令和元年6月	北九州市建築都市局都市計画課
	98	下関市都市計画情報システム 都市計画等の情報	令和2年3月	下関市都市計画課計画係
34. その他の環境の保全を目的として法令等に規定する区域等の状況	99	北九州港湾港湾計画表	平成23年12月	北九州市
	100	北九州港湾港湾計画図	平成23年12月	北九州市
	101	下関港湾港湾計画表	平成31年3月	下関市
	102	下関港湾港湾計画図	平成31年3月	下関市
	103	港湾：みたと一覧	令和2年3月	国土交通省



- 凡例
- 自動車騒音測定地点 (環境基準超過)
 - 自動車騒音測定地点 (環境基準達成)
 - ▲ 大気質測定地点
 - ▲ 気象観測所
 - 水質調査地点
 - 集落・市街地
 - 重要な動物種
 - 重要な植物群落
 - 重要な植物種 (巨樹・巨木林)
 - 重要な植物種 (保存樹)
 - 鳥獣保護区
 - 藻場
 - 自然海岸
 - 自然公園
 - 生物多様性の観点から重要度の高い海域
 - 特別緑地保全地区
 - 保安林
 - 景観資源 (関門海峡)
 - 景観資源 (老の山)
 - ▲ 眺望点
 - — 人と自然との触れ合いの活動の場

- : 【案①】別線案 (臨海部迂回ルート)
- : 【案②】別線案 (集落・市街地回避ルート)
- : 【案③】別線案 (海峡渡河幅最小ルート)

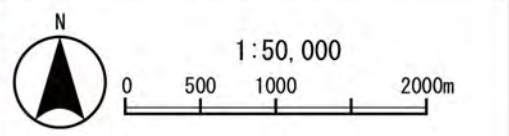


図 3-1(1) 自然的状況、社会的状況 (その1)

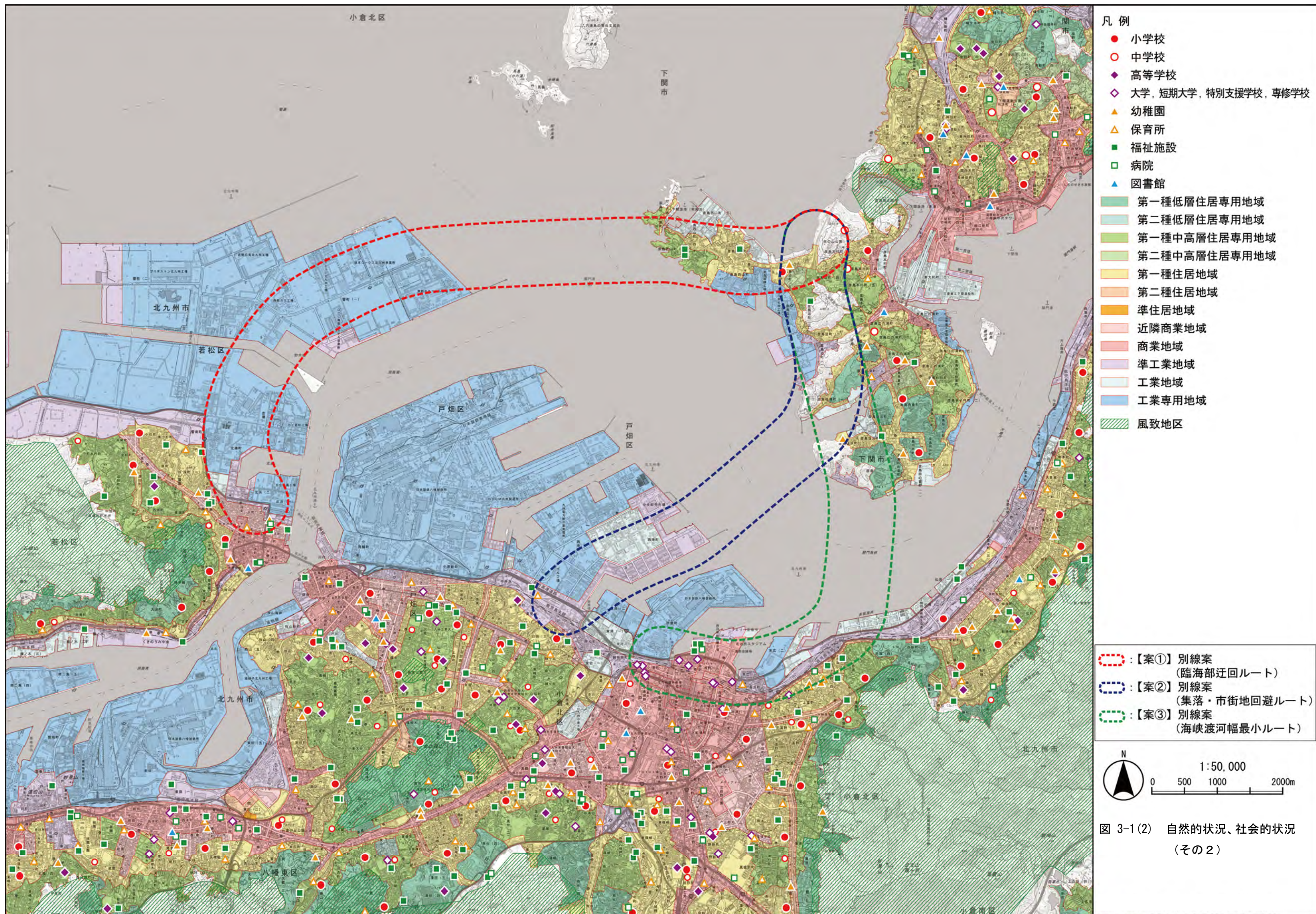


図 3-1(2) 自然的状況、社会的状況 (その2)

第4章 計画段階配慮事項ごとに調査、予測及び評価の結果をとりまとめたもの

4.1 計画段階配慮事項の選定

既存資料で得られた情報により、重大な影響を受けるおそれのある環境の要素について検討し、計画段階配慮事項を選定しました。

計画段階配慮事項として選定した環境要素と選定理由は、表 4-1 に示すとおりです。

表 4-1 計画段階配慮事項の選定結果とその理由

環境要素	影響要因		土地又は工作物の存在及び供用		選定理由
			道路の存在	自動車の走行	
環境の自然的構成要素の良好な状態の保持を旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素	大気環境	大気質		○	事業実施想定区域及びその周囲には、集落・市街地等が分布している。自動車の走行に伴い、大気質への環境影響を及ぼすおそれがあるため選定した。
		騒音		○	事業実施想定区域及びその周囲には、集落・市街地等が分布している。自動車の走行に伴い、騒音への環境影響を及ぼすおそれがあるため選定した。
生物の多様性の確保及び自然環境の体系的保全を旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素		動物	○		事業実施想定区域及びその周囲には、重要な動物種が生息している。道路の存在に伴い、動物への環境影響を及ぼすおそれがあるため選定した。
		植物	○		事業実施想定区域及びその周囲には、重要な植物群落、巨樹・巨木林、保存樹が生育している。道路の存在に伴い、植物への環境影響を及ぼすおそれがあるため選定した。
		生態系	○		事業実施想定区域及びその周囲には、生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境として、藻場や自然海岸等が分布している。道路の存在に伴い、生態系への環境影響を及ぼすおそれがあるため選定した。
人と自然との豊かな触れ合いを旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素		景観	○		事業実施想定区域及びその周囲には、景観資源が分布している。また、当該地域には、景観法に基づく「北九州市景観計画」、「下関市景観計画」により定められた景観形成誘導地域、景観重点整備地区、関門景観形成地域があるほか、北九州市及び下関市が連携して「関門景観条例」を制定し、本条例に基づき、「関門景観基本構想」が定められている。道路の存在に伴い、景観への環境影響を及ぼすおそれがあるため、選定した。

4.2 計画段階配慮事項に関する調査・予測・評価の手法

道路事業の場合、計画段階における地域特性の把握は既存資料の調査によるものであり、詳細なルートや道路構造等について検討段階であるため、必ずしも定量的な予測・評価ができるものではありません。

このため、計画段階配慮事項に関する調査・予測・評価の手法は、概ねのルートの位置や基本的な道路構造等を検討する段階における、事業計画の熟度や検討スケールに応じた環境配慮を適切に実施できる手法としました。調査は、複数案が含まれるエリア全体を広域的に調査できる既存資料に基づき、計画段階における環境配慮が必要な対象である検討対象（大気質や騒音では集落・市街地、動物であれば重要な種の生息地等）の位置・分布を把握する方法としました。把握できたものについては、表 4-2 に示すとおりです。また、予測は、環境の状況の変化を把握する方法としました。評価は、環境影響の程度を整理し、各ルート帯を比較する方法としました。

表 4-2 計画段階配慮事項に関する調査、予測、評価の手法

計画段階配慮事項	検討対象	調査手法	予測手法	評価手法
自動車の走行による大気質	集落・市街地等の位置 ・集落・市街地 ^{※1}	既存資料	集落・市街地等の位置と複数案との位置関係を把握	回避又は通過の状況を整理・比較
自動車の走行による騒音	・学校、病院その他の環境の保全についての配慮が特に必要な施設 ^{※2}			
道路の存在による動物	重要な種の生息地等 ・重要な動物種 ^{※3}	既存資料	重要な種の生息地等の位置と複数案との位置関係を把握	回避又は通過、分断の状況を整理・比較
道路の存在による植物	重要な種・群落の生育地等 ・重要な植物群落 ^{※4} ・巨樹・巨木林 ^{※5} ・保存樹 ^{※6}	既存資料	重要な種・群落の生育地等の位置と複数案との位置関係を把握	回避又は通過、分断の状況を整理・比較
道路の存在による生態系	生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境 ・鳥獣保護区 ^{※7} ・特別緑地保全地区 ^{※8} ・保安林 ^{※9} ・藻場 ^{※10} ・自然海岸 ^{※11} ・自然公園 ^{※12} ・生物多様性の観点から重要度の高い海域 ^{※13}	既存資料	生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境の位置と複数案との位置関係を把握	回避又は通過、分断の状況を整理・比較
道路の存在による景観	景観資源 ・景観資源 ^{※14}	既存資料	景観資源の位置と複数案との位置関係を把握	回避又は通過、分断の状況を整理・比較

※1) 集落・市街地は、都市計画図（用途地域：住居系地域）、現存植生図（市街地とされている地域）の位置情報を重ね合わせる方法により設定した。

集落・市街地の既存資料：北九州広域都市計画 用途地域 GIS データ（令和元年 6 月、北九州市）、下関市都市計画情報システム 都市計画等の情報（令和 2 年 3 月、下関市都市計画課計画係）、第 6-7 回自然環境保全基礎調査 植生調査（平成 11 年～、環境省自然環境局生物多様性センター）

※2) 学校、病院その他の環境の保全についての配慮が特に必要な施設の既存資料：北九州市 市の施設（修正）（平成 30 年 1 月、北九州市総務企画局）、保育所等一覧（令和 2 年 4 月、北九州市子ども家庭局子ども家庭部保育課）、学校一覧（令和 2 年 3 月、北九州市教育委員会総務部総務課）、学校一覧（令和元年 7 月、下関市教育委員会学校教育課）、高齢者・介護に関する施設（令和 2 年 3 月、北九州市保健福祉局地域福祉部長寿社会対策課）、令和 2 年度教育・施設一覧（令和元年 10 月、下関市こども未来部幼児保育課）、保健福祉施設等名簿（2019 年 4 月 1 日現在）について（令和 2 年 3 月、山口県健康福祉部厚政課）、北九州市 医療機関名簿【病院】（令和元年 10 月、北九州市保健福祉局）、病院一覧（平成 31 年 4 月、山口県健康福祉部医務保険課医療指導班）、国土数値情報 文化施設データ（平成 25 年度）（令和 2 年 3 月、国土交通省国土政策局国土情報課）

※3) 重要な動物種は、文化財保護法（昭和 25 年 5 月 30 日法律第 214 号）、絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律（平成 4 年 6 月 5 日法律第 75 号）、山口県希少野生動植物種保護条例（平成 17 年 3 月 18 日山口県条例第 8 号）、環境省レッドリスト（令和 2 年 3 月、環境省）、環境省版海洋生物レッドリスト（平成 29 年 3 月、環境省）、福岡県レッドデータブック（平成 23 年 11 月・平成 26 年 8 月、福岡県）、山口県レッドリスト（平成 30 年 3 月、山口県）により重要種を把握した上で、既存資料により位置情報の記載のある種の生息地を設定した。

重要な動物種の既存資料：第 1 回自然環境保全基礎調査 すぐれた自然調査（昭和 51 年、環境庁）、第 2 回自然環境保全基礎調査 動物分布調査（昭和 54～56 年、環境庁）、海洋状況表示システム（平成 31 年 2 月、海上保安庁）

※4) 重要な植物群落は、文化財保護法（昭和 25 年 5 月 30 日法律第 214 号）、植物群落レッドデータブック（平成 8 年、（財）日本自然保護協会）、自然環境保全基礎調査（環境省）、福岡県レッドデータブック（平成 23 年 11 月、福岡県）、下関市環境基本計画（平成 29 年 3 月、下関市環境部環境政策課）により重要な植物群落を把握した上で、既存資料により位置情報の記載のある種の生育地を設定した。

重要な植物群落の既存資料：第 2 回自然環境保全基礎調査 特定植物群落調査（昭和 55 年、環境庁）、第 3 回自然環境保全基礎調査 特定植物群落調査（平成元年、環境庁）、下関市環境基本計画（平成 29 年 3 月、下関市環境部環境政策課）

- ※5) 巨樹・巨木林の既存資料：第4回自然環境保全基礎調査 巨樹・巨木林調査（平成3年、環境庁）、第6回自然環境保全基礎調査 巨樹・巨木林フォローアップ調査（平成13年、環境省）
- ※6) 保存樹の既存資料：保存樹マップ（平成31年3月、北九州市建設局公園緑地部緑政課）
- ※7) 鳥獣保護区の既存資料：令和元年度福岡県鳥獣保護区等位置図（令和元年8月、福岡県農林水産部農山漁村振興課）、令和元年度（2019年度）山口県鳥獣保護区等概要図（令和元年11月、山口県環境生活部自然保護課）
- ※8) 特別緑地保全地区の既存資料：令和元年度版 北九州市の環境（令和元年9月、北九州市環境局総務政策部総務課）、地域情報ポータルサイトG-motty 都市計画図（令和2年3月、一般社団法人G-motty）
- ※9) 保安林の既存資料：国土数値情報 森林地域データ 保安林（平成27年度）（令和2年3月、国土交通省国土政策局国土情報課）
- ※10) 藻場の既存資料：第4回自然環境保全基礎調査 海域生物環境調査（平成7年、環境庁）
- ※11) 自然海岸の既存資料：第5回自然環境保全基礎調査 海辺調査（平成10年3月、環境庁自然保護局）
- ※12) 自然公園の既存資料：福岡県自然公園区域図（平成18年3月、福岡県）、北九州国定公園（平成30年10月、福岡県環境部自然環境課自然公園係）
- ※13) 生物多様性の観点から重要度の高い海域の既存資料：生物多様性の観点から重要度の高い海域（令和2年3月、環境省自然環境局自然環境計画課）
- ※14) 景観資源の既存資料：福岡県自然公園区域図（平成18年3月、福岡県）、北九州国定公園（平成30年10月、福岡県環境部自然環境課自然公園係）、関門景観基本構想（平成14年4月、下関市・北九州市）

4.3 計画段階配慮事項に関する調査・予測・評価の結果

計画段階配慮事項に関する調査は、既存資料に基づき表4-2の「検討対象」の位置・分布を把握し、図4-1に調査の結果として記載しました。予測では、表4-3に回避等の状況を記載し、環境の状況の変化を把握しました。

選定された計画段階配慮事項の各ルート帯における影響の程度は、表4-3に示すとおりです。

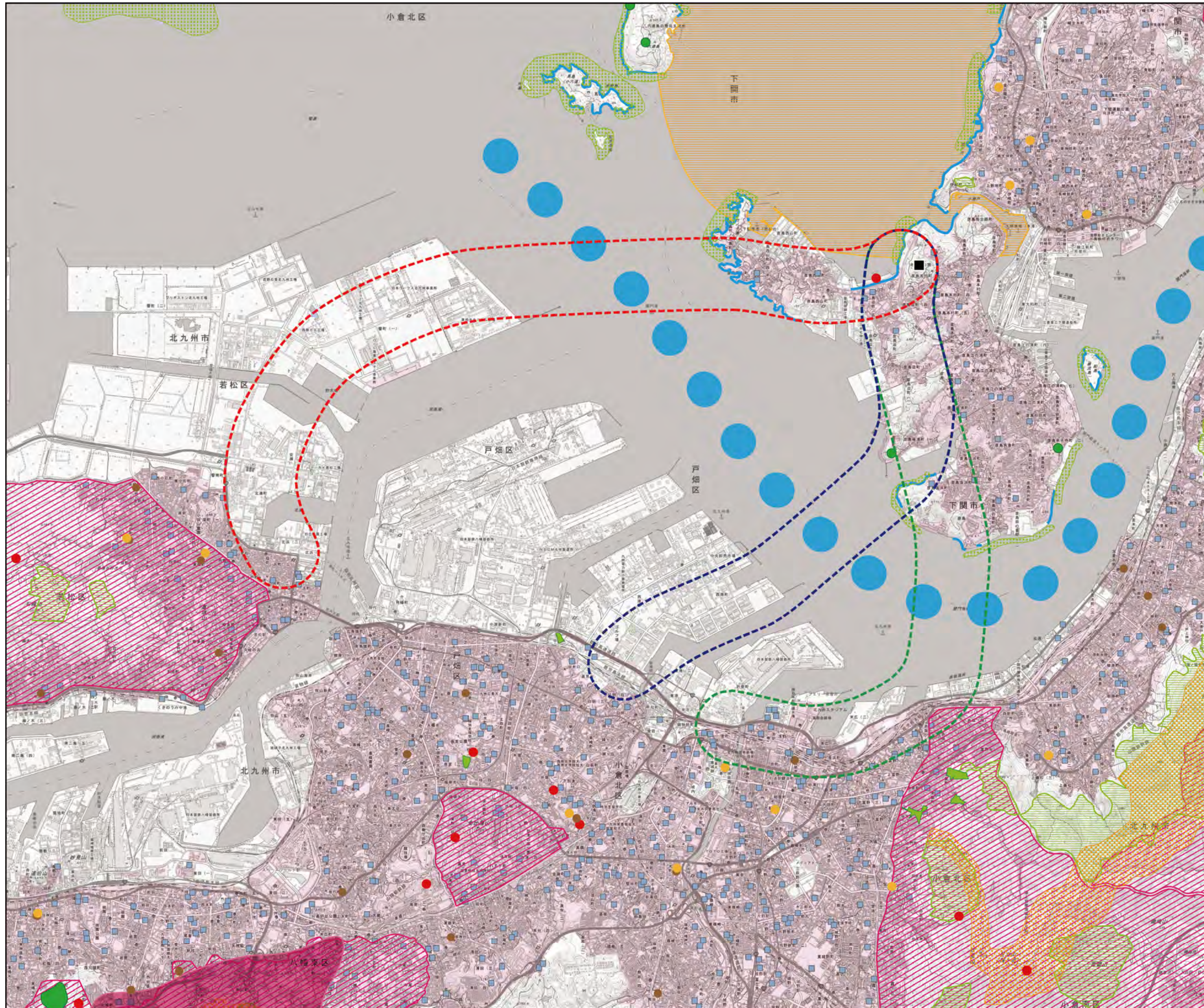
道路の存在による動物、植物、景観の環境要素について、各ルート帯の影響は同程度であると評価します。

自動車の走行による大気質、騒音の環境要素について、いずれのルート帯においても影響を与える可能性があります。ただし、案①別線案（臨海部迂回ルート）及び案②別線案（集落・市街地回避ルート）は、案③別線案（海峡渡河幅最小ルート）に比べ環境影響の程度は小さいと評価します。

道路の存在による生態系の環境要素については、いずれのルート帯においても影響を与える可能性があります。ただし、案②別線案（集落・市街地回避ルート）及び案③別線案（海峡渡河幅最小ルート）は、案①別線案（臨海部迂回ルート）に比べ環境影響の程度は小さいと評価します。

今後、具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階では、できる限り集落・市街地等、重要な種の生息地等、重要な種・群落の生育地等、生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境、景観資源への影響の回避・低減に取り組みます。

なお、各検討対象について、回避が困難又は、必ずしも十分に低減されないおそれのある場合には、今後の環境影響評価の中で調査・予測・評価を行い、必要に応じて適切な環境保全措置を検討します。



- 凡例
- 重要な動物種
 - 重要な植物群落
 - 重要な植物種 (巨樹・巨木林)
 - 重要な植物種 (保存樹)
 - ▨ 鳥獣保護区
 - ▨ 藻場
 - 自然海岸
 - ▨ 自然公園
 - ▨ 生物多様性の観点から重要度の高い海域
 - ▨ 特別緑地保全地区
 - ▨ 保安林
 - 景観資源 (関門海峡)
 - 景観資源 (老の山)
 - 学校、病院その他の環境の保全についての配慮が必要な施設
 - ▨ 集落・市街地

出典：第1回自然環境保全基礎調査 すぐれた自然調査 (昭和51年、環境庁)
 第2回自然環境保全基礎調査 福岡県動植物分布図 (昭和56年、環境庁自然保護局企画調整課)
 海洋情報表示システム (うみがの産卵地) (平成31年2月、海上保安庁)
 第2回自然環境保全基礎調査 特定植物群落調査 (昭和56年、環境庁)
 第3回自然環境保全基礎調査 特定植物群落調査 (平成元年、環境庁)
 下関市環境基本計画 (平成29年3月、下関市環境部環境政策課)
 第4回自然環境保全基礎調査 巨樹・巨木林調査 (平成7年、環境庁)
 第6回自然環境保全基礎調査 巨樹・巨木林フォローアップ調査 (平成13年、環境省)
 保存樹マップ (平成31年3月、北九州市建設局公園緑地部緑政課)
 福岡県自然公園区域図 (平成18年3月、福岡県)
 北九州国定公園 (平成30年10月、福岡県環境部自然環境課自然公園係)
 令和元年度福岡県鳥獣保護区等位置図 (令和元年8月、福岡県農林水産部農山漁村振興課)
 令和元年度 (2019年度) 山口県鳥獣保護区等位置図 (令和元年11月、山口県環境生活部自然保護課)
 令和元年度版 北九州市の環境 (令和元年9月、北九州市環境局総務政策部総務課)
 地域情報ポータルサイト G-motty 都市計画図 (令和2年3月、一般社団法人 G-motty)
 国土数値情報 森林地域データ 保安林 (平成27年度) (令和2年3月、国土交通省国土政策局国土情報課)
 第4回自然環境保全基礎調査 海域生物環境調査 (平成7年、環境庁)
 第5回自然環境保全基礎調査 海辺調査 (平成10年3月、環境庁自然保護局)
 生物多様性の観点から重要度の高い海域 (令和2年3月、環境省自然環境局自然環境計画課)
 関門景観基本構想 (平成14年4月、下関市・北九州市)
 北九州広域都市計画 用途地域GISデータ (令和元年6月、北九州市)
 北九州都市計画情報システム 都市計画等の情報 (下関市都市計画課計画係)
 第6-7回自然環境保全基礎調査 植生調査 (平成11年～、環境省自然環境局生物多様性センター)
 北九州市 市の施設 (修正) (平成30年1月、北九州市総務企画局)
 保育所等一覧 (令和2年3月、北九州市子ども家庭子ども家庭部保育課)
 学校一覧 (令和2年3月、北九州市教育委員会総務部総務課)
 学校一覧 (令和元年7月、下関市教育委員会 学校教育課)
 高齢者・介護に関する施設 (令和2年3月、北九州市保健福祉局地域福祉部長寿社会対策課)
 令和2年度教育・施設一覧 (令和元年10月、下関市子ども未来部幼児保育課)
 保健福祉施設等名簿 (2019年4月1日現在) (令和2年3月、山口県健康福祉部厚政課)
 北九州市 医療機関名簿【病院】 (令和元年10月、北九州市保健福祉局)
 病院一覧 (平成31年4月、山口県健康福祉部医療課医療指導班)
 国土数値情報 文化施設データ (平成25年度) (令和2年3月、国土交通省国土政策局国土情報課)

- ▨ : 【案①】別線案 (臨海部迂回ルート)
- ▨ : 【案②】別線案 (集落・市街地回避ルート)
- ▨ : 【案③】別線案 (海峡渡河幅最小ルート)

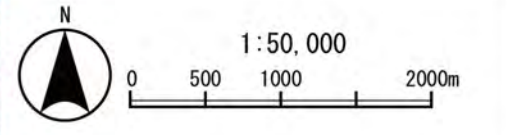


図 4-1 計画段階配慮事項の調査結果

表 4-3(1) 計画段階配慮事項に係る予測・評価の結果

計画段階 配慮事項	【案①】別線案 (臨海部迂回ルート)	【案②】別線案 (集落・市街地回避ルート)	【案③】別線案 (海峡渡河幅最小ルート)
自動車の走行 による大気質 自動車の走行 による騒音	<p>ルート帯は、集落・市街地等 を通過するため、大気質・騒音 に影響を与える可能性がある。 ただし、今後の具体的なルー ト位置や道路構造を決定する 段階において、集落・市街地等 をできる限り回避したルート 等を検討することにより、影響 低減が可能である。</p>	<p>ルート帯は、集落・市街地等 を通過するため、大気質・騒音 に影響を与える可能性がある。 ただし、今後の具体的なルー ト位置や道路構造を決定する 段階において、集落・市街地等 をできる限り回避したルート 等を検討することにより、影響 低減が可能である。</p>	<p>ルート帯は、集落・市街地等 を通過するため、大気質・騒音 に影響を与える可能性がある。 ただし、今後の具体的なルー ト位置や道路構造を決定する 段階において、集落・市街地等 をできる限り回避したルート 等を検討することにより、影響 低減が可能である。 なお、集落・市街地等が多く 分布するルート帯であるため、 集落・市街地等を通過する程度 は他のルートに比べ大きいと 考えられる。</p>
<p>案①別線案（臨海部迂回ルート）及び案②別線案（集落・市街地回避ルート）は、案③別線案（海峡渡河幅最小ルート）に比べ環境影響の程度は小さいと評価する。</p>			
道路の存在に よる動物	<p>ルート帯は、既存資料により 詳細な位置が特定できた重要 な動物種の生息地を通過する ため、動物に影響を与える可 能性がある。 ただし、今後の具体的なルー トの位置や道路構造を決定す る段階において、詳細な位置が 特定できた重要な動物種の生 息地をできる限り回避したル ート等を検討することにより、 影響低減が可能である。</p>	<p>ルート帯は、既存資料により 詳細な位置が特定できた重要 な動物種の生息地を通過する ため、動物に影響を与える可 能性がある。 ただし、今後の具体的なルー トの位置や道路構造を決定す る段階において、詳細な位置が 特定できた重要な動物種の生 息地をできる限り回避したル ート等を検討することにより、 影響低減が可能である。</p>	<p>ルート帯は、既存資料により 詳細な位置が特定できた重要 な動物種の生息地を通過する ため、動物に影響を与える可 能性がある。 ただし、今後の具体的なルー トの位置や道路構造を決定す る段階において、詳細な位置が 特定できた重要な動物種の生 息地をできる限り回避したル ート等を検討することにより、 影響低減が可能である。</p>
<p>いずれのルート帯も環境への影響が懸念されるが、今後の具体的なルートの位置や道路構造の検討により影響低減が可能であるため、各ルート帯の影響は同程度であると評価する。</p>			

表 4-3(2) 計画段階配慮事項に係る予測・評価の結果

計画段階 配慮事項	【案①】別線案 (臨海部迂回ルート)	【案②】別線案 (集落・市街地回避ルート)	【案③】別線案 (海峡渡河幅最小ルート)
道路の存在による植物	<p>ルート帯は、既存資料により詳細な位置が特定できた重要な種・群落の生育地等を回避する。</p>	<p>ルート帯は、既存資料により詳細な位置が特定できた重要な植物群落を通過するため、植物に影響を与える可能性がある。</p> <p>ただし、今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、詳細な位置が特定できた重要な植物群落をできる限り回避したルート等を検討することにより、影響低減が可能である。</p>	<p>ルート帯は、既存資料により詳細な位置が特定できた重要な植物種（保存樹）を通過するため、植物に影響を与える可能性がある。</p> <p>ただし、今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、詳細な位置が特定できた重要な植物種（保存樹）をできる限り回避したルート等を検討することにより、影響低減が可能である。</p>
	<p>案②別線案（集落・市街地回避ルート）及び案③別線案（海峡渡河幅最小ルート）は今後の具体的なルートの位置や道路構造の検討により重要な種・群落の生育地等を回避する検討が可能である。そのため、各ルート帯の影響は同程度であると評価する。</p>		
道路の存在による生態系	<p>ルート帯は、生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境の藻場、自然海岸、生物多様性の観点から重要度の高い海域を通過するため、生態系に影響を与える可能性がある。</p> <p>ただし、今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境をできる限り回避したルート等を検討することにより、影響低減が可能である。</p> <p>なお、自然海岸がルート帯の範囲に広く分布し、その一部を改変する可能性があるため、生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境を通過する程度は他のルートに比べ大きいと考えられる。</p>	<p>ルート帯は、生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境の藻場、自然海岸、生物多様性の観点から重要度の高い海域を通過するため、生態系に影響を与える可能性がある。</p> <p>ただし、今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境をできる限り回避したルート等を検討することにより、影響低減が可能である。</p>	<p>ルート帯は、生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境の鳥獣保護区、藻場、自然海岸、生物多様性の観点から重要度の高い海域を通過するため、生態系に影響を与える可能性がある。</p> <p>ただし、今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境をできる限り回避したルート等を検討することにより、影響低減が可能である。</p>
	<p>案②別線案（集落・市街地回避ルート）及び案③別線案（海峡渡河幅最小ルート）は、案①別線案（臨海部迂回ルート）に比べ環境影響の程度は小さいと評価する。</p>		
道路の存在による景観	<p>ルート帯は、景観資源（関門海峡、老の山）を通過するため、景観に影響を与える可能性がある。</p>	<p>ルート帯は、景観資源（関門海峡、老の山）を通過するため、景観に影響を与える可能性がある。</p>	<p>ルート帯は、景観資源（関門海峡、老の山）を通過するため、景観に影響を与える可能性がある。</p>
	<p>いずれのルート帯も環境への影響が懸念されることから、各ルート帯の影響は同程度であると評価する。</p>		

第5章 その他環境省令で定める事項

5.1 環境影響評価法第三条の七に基づく配慮書の案についての意見と事業者の見解

5.1.1 一般の環境の保全の見地からの意見と事業者の見解

複数案（ルート帯案）を検討する際に重視すべき事項として、「生活環境（大気質・騒音）への影響が小さいこと」、「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」、「景観資源への影響が小さいこと」について意見聴取を行い、「特に重視すべき」、「やや重視すべき」、「どちらでもない」、「あまり重視すべきではない」、「重視する必要なし」の5段階で回答していただきました。（調査期間：令和2年8月6日～令和2年10月12日）

その結果、重視すべきという意見（“特に重視すべき”、“やや重視すべき”）は、「生活環境（大気質・騒音）への影響が小さいこと」が74%、「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」が74%、「景観資源への影響が小さいこと」が67%という結果でした。また、自由意見の中で環境に関する意見が多数寄せられ、その代表的な意見及び事業者の見解は、表 5-1 に示すとおりです。

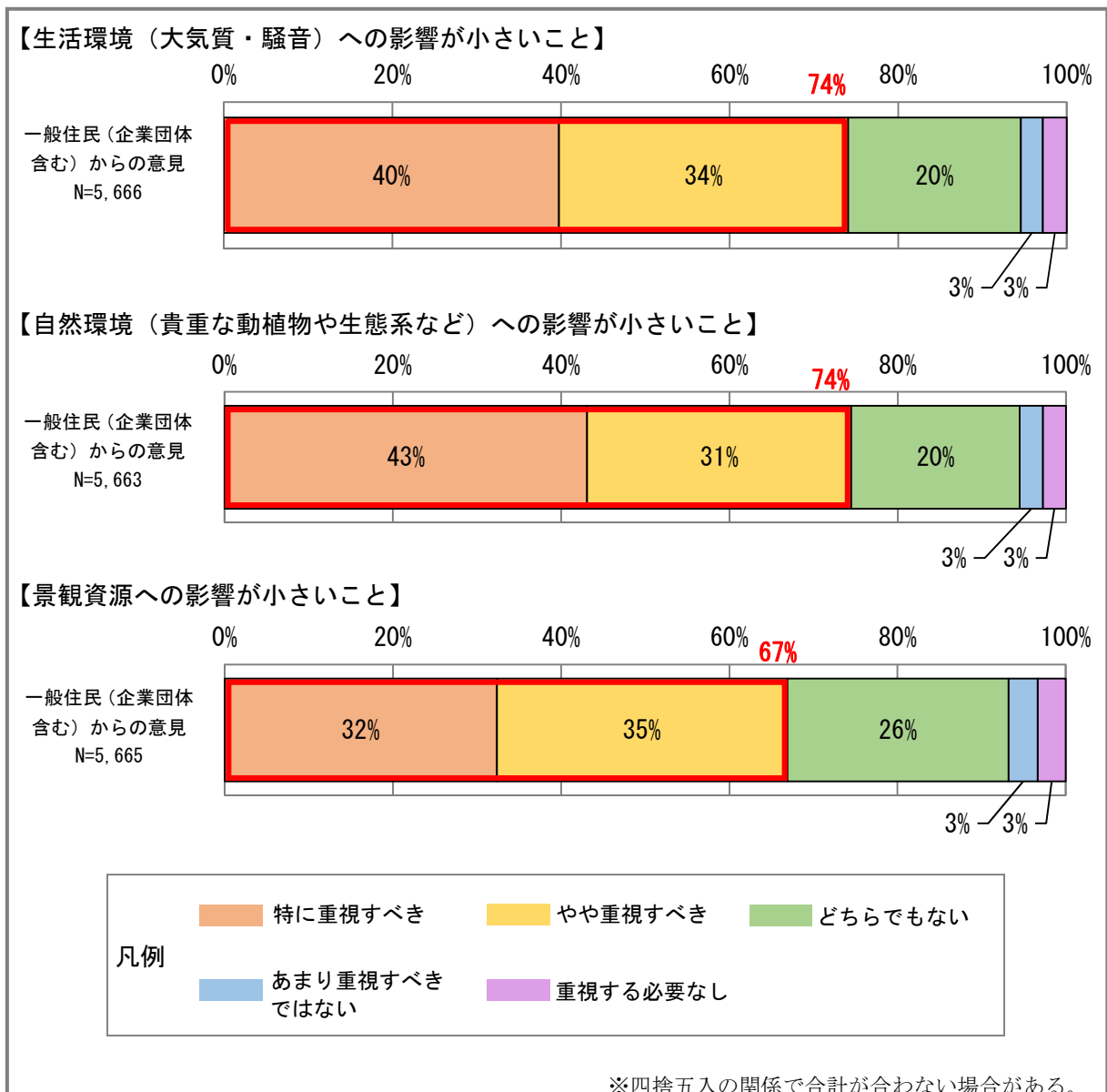


表 5-1 (1) 一般住民（企業団体含む）からの主な意見と事業者の見解

項目	一般住民からの意見	事業者の見解
環境全般	<ul style="list-style-type: none"> ・これ以上、環境破壊をすべきではない。 ・環境問題は重視していただきたい。 ・環境問題を低減して欲しい。 ・環境問題への配慮も十分にお願ひしたいと思ひます。 ・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 ・今は環境問題のほうが一番大切と思ひるので、道路は今のままで十分。 ・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。 ・環境との調和を図ってほしい。 ・末永く環境に配慮したものを望みます。 ・渋滞緩和対策になり、環境問題への影響が良いものとなります。 ・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。 ・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。 ・渋滞による環境への影響を考慮してほしい。 ・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。 ・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。 ・日当たりが悪くならないようにお願いします。 ・橋梁部は漁業への影響を考えてもらいたい。 ・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に配慮していただきたい。 ・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。 ・施工中の影響が小さい方が良く思ひます。 ・道路の幅が狭く、工事の際に渋滞などの影響があると思ひます。 ・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。 <p style="text-align: right;">他7件</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・事業実施に向けては、本事業の目的を勘案しつつ、環境面への影響について、できる限り回避・低減するよう配慮します。 ・また、今後の環境影響評価の手續きにおいて、最新の知見や専門家等の意見等を踏まえ、具体的なルート位置や道路構造を決定する段階で調査、予測、評価を行い、必要に応じて環境保全措置等の配慮を行います。
	<ul style="list-style-type: none"> ・配慮書の案が提示されていない。本来配慮書には、アセス法第三条の三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ない場合、環境軽視と言わざるを得ない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・一般の環境の保全の見地からの意見については、配慮書の案について、環境影響評価法第三条の七に基づき、適切に意見聴取を行いました。 ・また、今後の環境影響評価の手續きにおいても、一般の環境の保全の見地からの意見については、同法第八条に基づき方法書の意見聴取、同法第十八条に基づき準備書の意見聴取を適切に行います。

表 5-1 (2) 一般住民（企業団体含む）からの主な意見と事業者の見解

項目	一般住民からの意見	事業者の見解
生活環境（大気質・騒音）	<ul style="list-style-type: none"> ・生活環境を最大限に重視すべき。 ・市民の生活環境に新しい悪影響が生じないようにしてほしい。 ・生活環境に少しでも影響が低くすることが望ましいと思う。 ・市民への影響が少ないものにしてほしい。 ・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。 ・周辺住民の必要最低限の生活環境を守ってほしい。 ・地域の人々の生活環境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。 ・人の生活への影響が出ないようにしていただきたい。 ・近隣住民への配慮（騒音）等をすべき。 ・生活音トラブルはよくない。 ・下北道路が建設されると、199号線、3号が渋滞し、騒音や排気ガス等が懸念される。 ・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。 ・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。 ・騒音と渋滞が一番心配になる。 ・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。現存道路の渋滞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。 <p style="text-align: right;">他 9 件</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・事業実施に向けては、本事業の目的を勘案しつつ、大気質・騒音等の影響について、できる限り回避・低減するよう配慮します。 ・また、今後の環境影響評価の手続きにおいて、最新の知見や専門家等の意見等を踏まえ、具体的なルート位置や道路構造を決定する段階で調査、予測、評価を行い、必要に応じて環境保全措置等の配慮を行います。

表 5-1 (3) 一般住民（企業団体含む）からの主な意見と事業者の見解

項目	一般住民からの意見	事業者の見解
自然環境 （動物・植物・生態系）	<ul style="list-style-type: none"> ・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ひます。自然を破壊してまでやることではないと思ひます。 ・自然を壊さないようにしてほしい。 ・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。 ・自然への配慮は特に重視すべきだと思ひます。 ・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欲しい。 ・自然の保護は重要（自然破壊してまで必要なし）。 ・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ひう。 ・自然への影響が出ないようにしていただきたい。 ・自然環境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ひます。 ・自然環境への影響が極力小さくなるよう配慮いただきたい。 ・自然環境への影響も小さいルートを希望します。 ・自然と調和できる社会を目指していただきたいです。 ・自然環境には影響（海）が必ずあると思ひう。 ・新しいトンネルとなると自然環境破壊が心配になる。 ・野鳥の渡りルートとなっているため、生態系に影響がないこと。 ・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。 ・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。 <p style="text-align: right;">他 10 件</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・事業実施に向けては、本事業の目的を勘案しつつ、動物、植物、生態系等への影響について、できる限り回避・低減するよう配慮します。 ・また、今後の環境影響評価の手続きにおいて、最新の知見や専門家等の意見等を踏まえ、具体的なルート位置や道路構造を決定する段階で調査、予測、評価を行い、必要に応じて環境保全措置等の配慮を行います。

表 5-1 (4) 一般住民（企業団体含む）からの主な意見と事業者の見解

項目	一般住民からの意見	事業者の見解
景観	<ul style="list-style-type: none"> ・ 景観への配慮は特に重視すべきだと思います。 ・ 今の景観を大切にしていきたい。 ・ 自然景観、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。 ・ 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。 ・ 景観を崩さず、利便性を増していきたい。 ・ 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。 ・ 橋を掛ける様な景観を損なう工事は止めていただきたい。 ・ 景色が好きなので、損なわないようにしてもらいたい。 ・ 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。 ・ 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。 ・ 橋を景観資源とすべきと考えます。 ・ 橋梁自体が素敵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。 ・ 橋自体にデザイン性を持たせて、観光資源として活用してほしい。 ・ 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。 ・ 安価で仕上がった景観が観光の種となること。 ・ 美感もふくめ（しまなみ街道）のような美しい道にしてほしい。 ・ 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。 ・ 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。 ・ CM等で使用される様な美しいフォルムにしてほしい。 ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。 ・ 橋を眺めることのできる施設が併設され、下関市、北九州市に滞在する観光客を増やしてほしい。 ・ 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。 ・ 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） <p style="text-align: right;">他 14 件</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業実施に向けては、本事業の目的を勘案しつつ、景観等への影響について、できる限り回避・低減するよう配慮します。 ・ また、今後の環境影響評価の手続きにおいて、最新の知見や専門家等の意見等を踏まえ、具体的なルート位置や道路構造を決定する段階で調査、予測、評価を行い、必要に応じて環境保全措置等の配慮を行います。

下関北九州道路 計画段階環境配慮書 正誤表

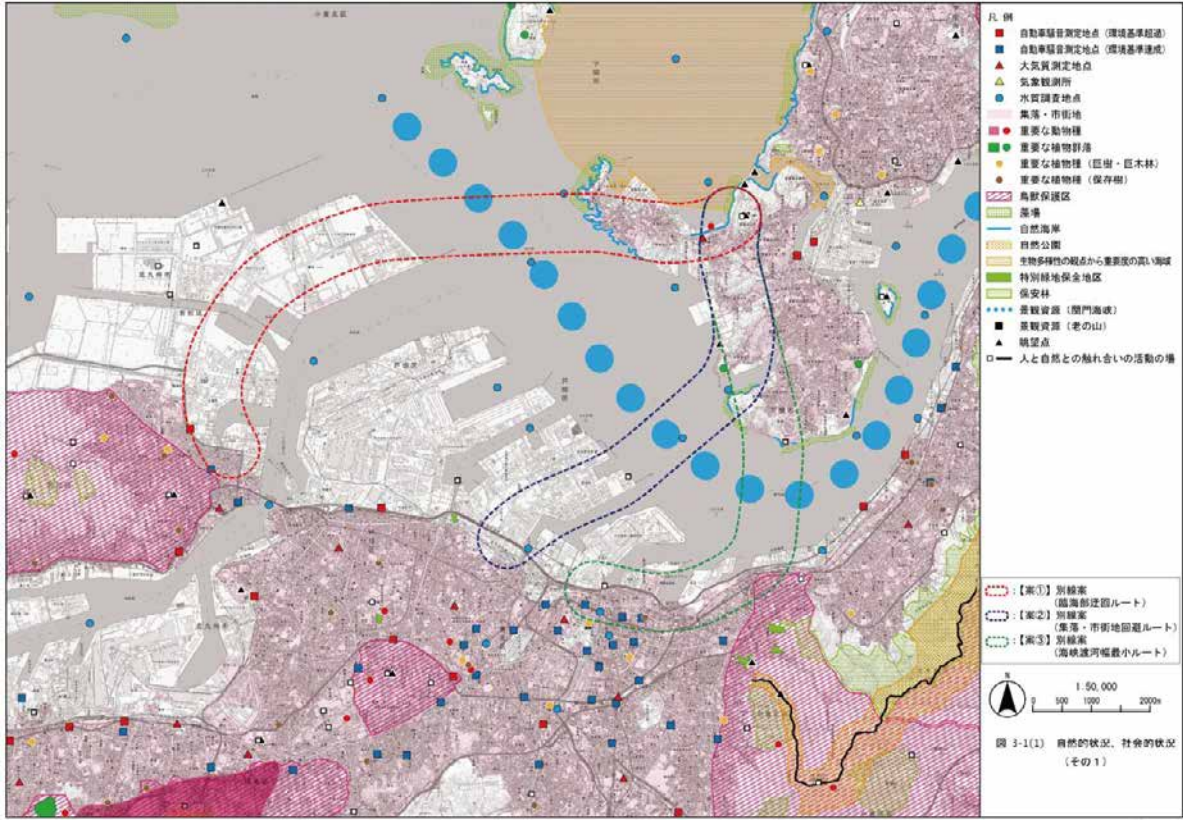
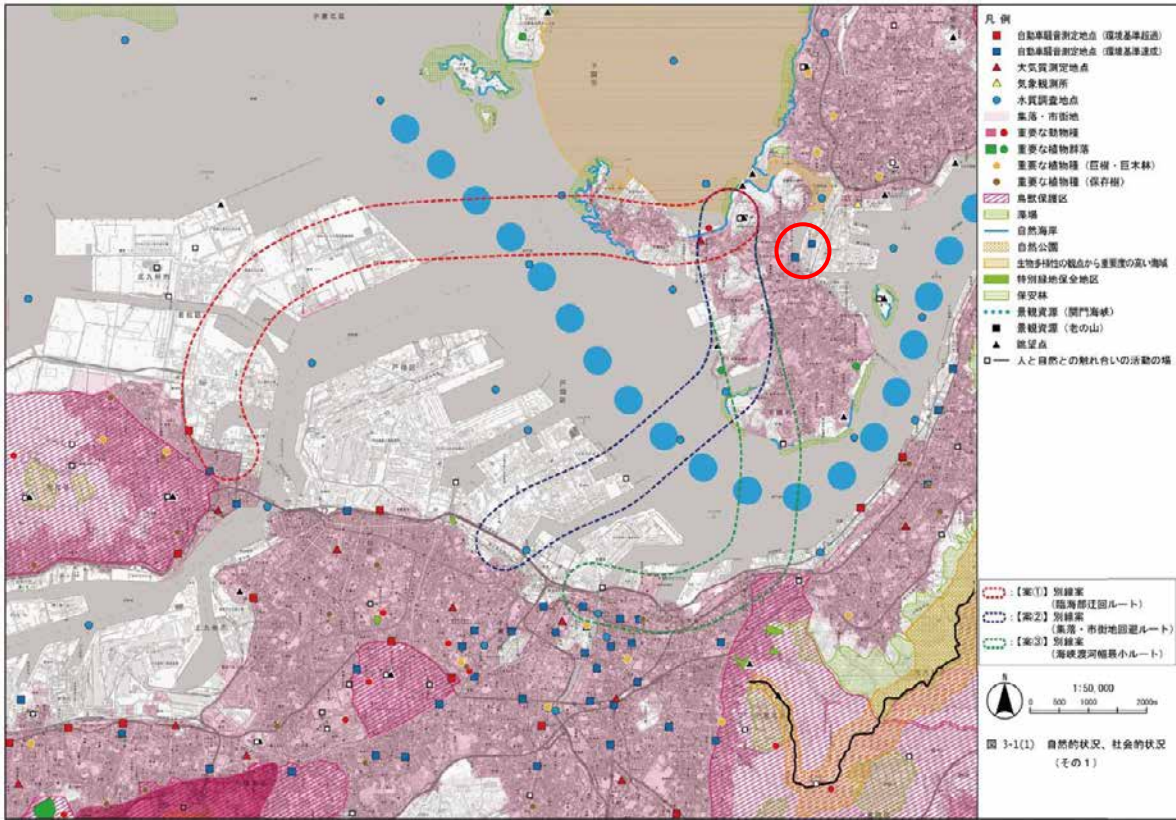
<配慮書>

第3章 事業実施想定区域及びその周囲の概況

項目	頁	誤		正	
配慮書	27 頁	項目	事業実施想定区域及びその周囲の概況	項目	事業実施想定区域及びその周囲の概況
		水環境の状況	<p>2. 水質 (1)河川</p> <p>河川における生活環境項目については、平成 30 年度は 8 地点で調査が行われている。BOD (生物化学的酸素要求量)、SS (浮遊物質) は、全ての調査地点で環境基準を達成している (BOD (75%値) について、A 類型の地点で 0.9~1.1mg/L、B 類型の地点で 1.0~1.4mg/L。SS について、A 類型の地点で<1~8mg/L、B 類型の地点で<1~7mg/L。)。</p> <p>pH (水素イオン濃度) は、8 地点のうち 1 地点で環境基準を超過している (環境基準を超過している地点について、紫川 紫川取水堰 (A 類型) で 8.0~8.6。達成している地点について、A 類型の地点で 7.6~8.1、B 類型の地点で 7.6~8.4。)</p> <p>DO (溶存酸素量) は、8 地点のうち 3 地点で環境基準を下回っている (環境基準を下回っている地点について、板櫃川 新港橋 (B 類型) で 4.0~8.9mg/L、紫川 勝山橋 (B 類型) で 4.6~9.4mg/L、神嶽川 且過橋 (B 類型) で 3.0~9.4mg/L。達成している地点について、A 類型の地点で 7.6~13mg/L、B 類型の地点で 5.2~12mg/L。)</p> <p>大腸菌群数は、8 地点のうち 6 地点で環境基準を超過している (環境基準を超過している地点について、板櫃川 境橋 (A 類型) で 140~24,000MPN/100mL、紫川 勝山橋 (B 類型) で 4~5,400MPN/100mL、神嶽川 且過橋 (B 類型) で 8~35,000MPN/100mL、村中川 村中川橋 (B 類型) で 170~16,000MPN/100mL、大川 大里橋 (B 類型) で 70~24,000MPN/100mL、武久川 汐入橋 (B 類型) で 1,300~33,000MPN/100mL。達成している地点について、A 類型の地点で 49~920MPN/100mL、B 類型の地点で 79~1,600MPN/100mL。)</p> <p>河川における健康項目については、平成 30 年度は 6 地点で調査が行われており、3 地点で全ての項目で環境基準を達成している (環境基準を超過している地点について、紫川 勝山橋でふっ素 0.9mg/L、ほう素 3.4mg/L、神嶽川 且過橋でふっ素 1.0mg/L、ほう素 3.6mg/L、板櫃川 新港橋でほう素 2.9mg/L。全ての項目で環境基準を達成している地点について、硝酸性窒素及び亜硝酸性窒素 1.4~2mg/L、ふっ素 0.1~0.2mg/L、ほう素<0.1~0.2mg/L、それ以外の項目は年間通して全検体で報告下限値未満。)</p> <p>河川におけるダイオキシン類については、平成 30 年度は 3 地点で調査が行われており、全ての調査地点で環境基準を達成している (0.03~0.20pg-TEQ/L)。</p>	水環境の状況	<p>2. 水質 (1)河川</p> <p>河川における生活環境項目については、平成 30 年度は 8 地点で調査が行われている。BOD (生物化学的酸素要求量)、SS (浮遊物質) は、全ての調査地点で環境基準を達成している (BOD (75%値) について、A 類型の地点で 0.9~1.1mg/L、B 類型の地点で 1.0~1.4mg/L。SS について、A 類型の地点で<1~8mg/L、B 類型の地点で<1~7mg/L。)</p> <p>pH (水素イオン濃度) は、8 地点のうち 1 地点で環境基準を超過している (環境基準を超過している地点について、紫川 紫川取水堰 (A 類型) で 8.0~8.6。達成している地点について、A 類型の地点で 7.6~8.1、B 類型の地点で 7.6~8.4。)</p> <p>DO (溶存酸素量) は、8 地点のうち 3 地点で環境基準を下回っている (環境基準を下回っている地点について、板櫃川 新港橋 (B 類型) で 4.0~8.9mg/L、紫川 勝山橋 (B 類型) で 4.6~9.4mg/L、神嶽川 且過橋 (B 類型) で 3.0~9.4mg/L。達成している地点について、A 類型の地点で 7.6~13mg/L、B 類型の地点で 5.2~12mg/L。)</p> <p>大腸菌群数は、8 地点のうち 6 地点で環境基準を超過している (環境基準を超過している地点について、板櫃川 境橋 (A 類型) で 140~24,000MPN/100mL、紫川 勝山橋 (B 類型) で 4~5,400MPN/100mL、神嶽川 且過橋 (B 類型) で 7~35,000MPN/100mL、村中川 村中川橋 (B 類型) で 170~16,000MPN/100mL、大川 大里橋 (B 類型) で 70~24,000MPN/100mL、武久川 汐入橋 (B 類型) で 1,300~33,000MPN/100mL。達成している地点について、A 類型の地点で 49~920MPN/100mL、B 類型の地点で 79~1,600MPN/100mL。)</p> <p>河川における健康項目については、平成 30 年度は 6 地点で調査が行われており、3 地点で全ての項目で環境基準を達成している (環境基準を超過している地点について、紫川 勝山橋でふっ素 0.9mg/L、ほう素 3.4mg/L、神嶽川 且過橋でふっ素 1.0mg/L、ほう素 3.6mg/L、板櫃川 新港橋でほう素 2.9mg/L。全ての項目で環境基準を達成している地点について、硝酸性窒素及び亜硝酸性窒素 1.4~2mg/L、ふっ素 0.1~0.2mg/L、ほう素<0.1~0.2mg/L、それ以外の項目は年間通して全検体で報告下限値未満。)</p> <p>河川におけるダイオキシン類については、平成 30 年度は 3 地点で調査が行われており、全ての調査地点で環境基準を達成している (0.03~0.20pg-TEQ/L)。</p>
配慮書	36 頁	項目	事業実施想定区域及びその周囲の概況	項目	事業実施想定区域及びその周囲の概況
		環境の保全を目的として法令等により指定された地域その他の対象及び当該対象に係る規制の内容その他の状況	<p>24. 排水基準を定める省令別表第二の備考六に規定する湖沼及び海域 事業実施想定区域及びその周囲には、窒素含有量についての排水基準を定める湖沼及び海域はない。</p> <p>25. 排水基準を定める省令別表第二の備考七に規定する湖沼及び海域 事業実施想定区域及びその周囲には、りん含有量についての排水基準を定める湖沼及び海域はない。</p>	環境の保全を目的として法令等により指定された地域その他の対象及び当該対象に係る規制の内容その他の状況	<p>24. 排水基準を定める省令別表第二の備考六に規定する湖沼及び海域 事業実施想定区域及びその周囲には、窒素含有量についての排水基準を定める湖沼及び海域がある。</p> <p>25. 排水基準を定める省令別表第二の備考七に規定する湖沼及び海域 事業実施想定区域及びその周囲には、りん含有量についての排水基準を定める湖沼及び海域がある。</p>
配慮書	37 頁	項目	事業実施想定区域及びその周囲の概況	項目	事業実施想定区域及びその周囲の概況
		環境の保全を目的として法令等により指定された地域その他の対象及び当該対象に係る規制の内容その他の状況	<p>34. その他の環境の保全を目的として法令等に規定する区域等の状況 (2)河川法第五十四条第一項の規定に基づく河川保全区域 事業実施想定区域及びその周囲には、河川保全区域はない。</p>	環境の保全を目的として法令等により指定された地域その他の対象及び当該対象に係る規制の内容その他の状況	<p>34. その他の環境の保全を目的として法令等に規定する区域等の状況 (2)河川法第五十四条第一項の規定に基づく河川保全区域 事業実施想定区域及びその周囲には、河川保全区域がある。</p>

<配慮書>

第3章 事業実施想定区域及びその周囲の概況

項目	頁	誤	正
配慮書	40 頁	 <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 自動車騒音測定地点 (環境基準超過) ■ 自動車騒音測定地点 (環境基準達成) ▲ 大気汚染測定地点 ▲ 気象観測所 ● 水質調査地点 ■ 集落・市街地 ● 重要な動物種 ● 重要な植物種 ● 重要な植物種 (巨樹・巨木林) ● 重要な植物種 (保存樹) ■ 鳥獣保護区 ■ 海溝 — 自然海岸 ■ 自然公園 ■ 生物多様性の観点から重要な高い海域 ■ 特別緑地保全地区 ■ 保安林 ●●●● 景観資源 (開門海峡) ■ 景観資源 (老の山) ▲ 観望点 □ 人と自然との触れ合いの活動の場 <p>【案1】別線案 (臨海部迂回ルート)</p> <p>【案2】別線案 (集落・市街地迂回ルート)</p> <p>【案3】別線案 (海峽渡河幅縮小ルート)</p> <p>図 3-1(1) 自然的状況、社会的状況 (その1)</p>	 <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 自動車騒音測定地点 (環境基準超過) ■ 自動車騒音測定地点 (環境基準達成) ▲ 大気汚染測定地点 ▲ 気象観測所 ● 水質調査地点 ■ 集落・市街地 ● 重要な動物種 ● 重要な植物種 ● 重要な植物種 (巨樹・巨木林) ● 重要な植物種 (保存樹) ■ 鳥獣保護区 ■ 海溝 — 自然海岸 ■ 自然公園 ■ 生物多様性の観点から重要な高い海域 ■ 特別緑地保全地区 ■ 保安林 ●●●● 景観資源 (開門海峡) ■ 景観資源 (老の山) ▲ 観望点 □ 人と自然との触れ合いの活動の場 <p>【案1】別線案 (臨海部迂回ルート)</p> <p>【案2】別線案 (集落・市街地迂回ルート)</p> <p>【案3】別線案 (海峽渡河幅縮小ルート)</p> <p>図 3-1(1) 自然的状況、社会的状況 (その1)</p>

注) 図中の丸囲み (○) は修正箇所を表現