

下関北九州道路

計画段階環境配慮書(要約書)

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

下関北九州道路 計画段階環境配慮書（要約書）

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
 北九州市
 下関市

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

項目	内容
第一種事業の名称	下関北九州道路
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 <small>こだいら たく</small> 小平 卓
事業予定者の住所	〒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 <small>むらやま かずや</small> 村山 一弥
事業予定者の住所	〒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 <small>むらおか つぐまさ</small> 村岡 嗣政
事業予定者の住所	〒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 <small>おがわ ひろし</small> 小川 洋
事業予定者の住所	〒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 <small>きたはし けんじ</small> 北橋 健治
事業予定者の住所	〒803-8501 福岡県北九州市小倉北区内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 <small>まえだ しんたろう</small> 前田 晋太郎
事業予定者の住所	〒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

・ 第一種事業の目的及び内容

項目	内容
事業の目的	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
事業実施想定区域の位置	<p>起点：山口県下関市</p> <p>終点：福岡県北九州市</p>
事業の規模	規模：約 8～12km、車線：4 車線

・ 政策目標及び対策案

項目	政策目標	対策案
暮らし	両市の中心部を近づけることで、交流人口の増加、生活圏の拡大を図る	両市間の行き来を容易にすることで、交流人口の増加と生活圏の拡大を図る
産業・物流	本州や九州の玄関口である多様な産業・物流の拠点の連絡性を高め、多重性を確保し、円滑で安定した物流を実現	産業・物流拠点を効果的につなげることで、円滑で安定した物流ルートを形成
観光	関門海峡のまわりに点在する観光資源を有機的に繋げ、海峡を跨いだ循環型周遊ルートを形成	関門海峡のまわりに点在する観光資源を享受できる循環型周遊観光ルートを形成
代替路	災害や事故、補修工事等による通行止め時における「関門橋」や「関門トンネル」の代替路（バイパス）としての機能を有する	災害や事故、補修工事等による通行止め時の代替路を確保し、信頼性の高いネットワークを構築

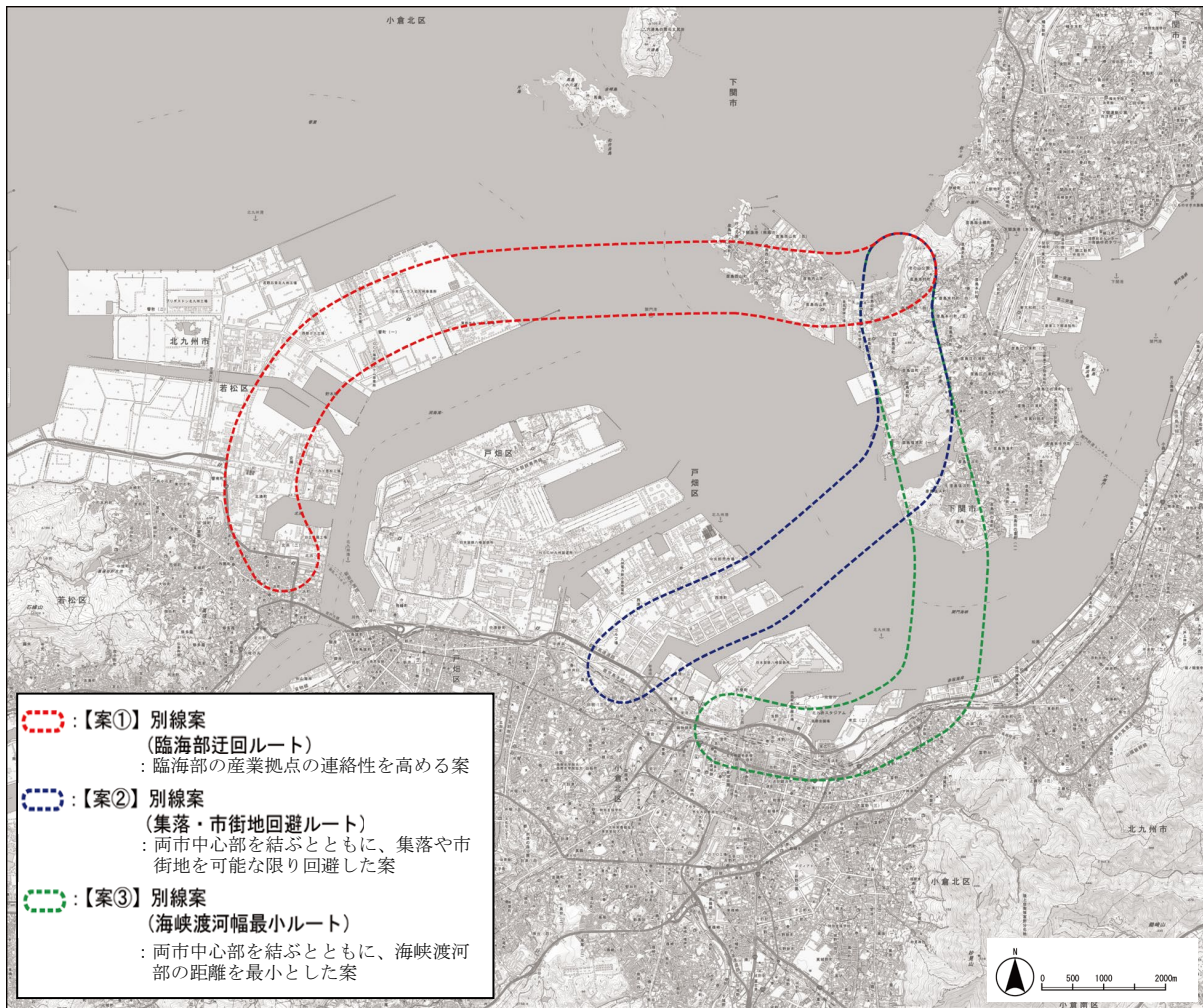


図. 事業実施想定区域と複数案の設定

第3章 事業実施想定区域及びその周囲の概況

・ 事業実施想定区域及びその周囲の概況

項目	内容	
大気環境の状況	大気質	二酸化窒素、浮遊粒子状物質の調査地点が 11 測定局あり、平成 30 年度の調査では、全ての測定局で環境基準を達成している。
	騒音	道路交通騒音の調査地点が 51 地点あり、平成 30 年度の調査では、そのうち 38 地点で環境基準を達成している。
動植物の生育又は生育、植生及び生態系の状況	動物	重要な動物種の生息地として、アカウミガメ、オオウラギンヒョウモン、ヒカゲチョウ等の生息が記録されている。
	植物	重要な植物種・群落の生育地として、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。
	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。
景観及び人と自然との触れ合い活動の場の状況	景観	景観資源として北九州国定公園、関門海峡、老の山の 3 箇所が存在します。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。

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

・計画段階配慮事項の選定

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	
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。
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。
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。

・計画段階配慮事項に関する調査・予測・評価の方法

環境要素	手法	調査手法	予測手法	評価手法
動物		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
植物		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
生態系		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
景観		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

・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	【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)
大気質 / 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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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>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>
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。			
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。</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。</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。</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>
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。			

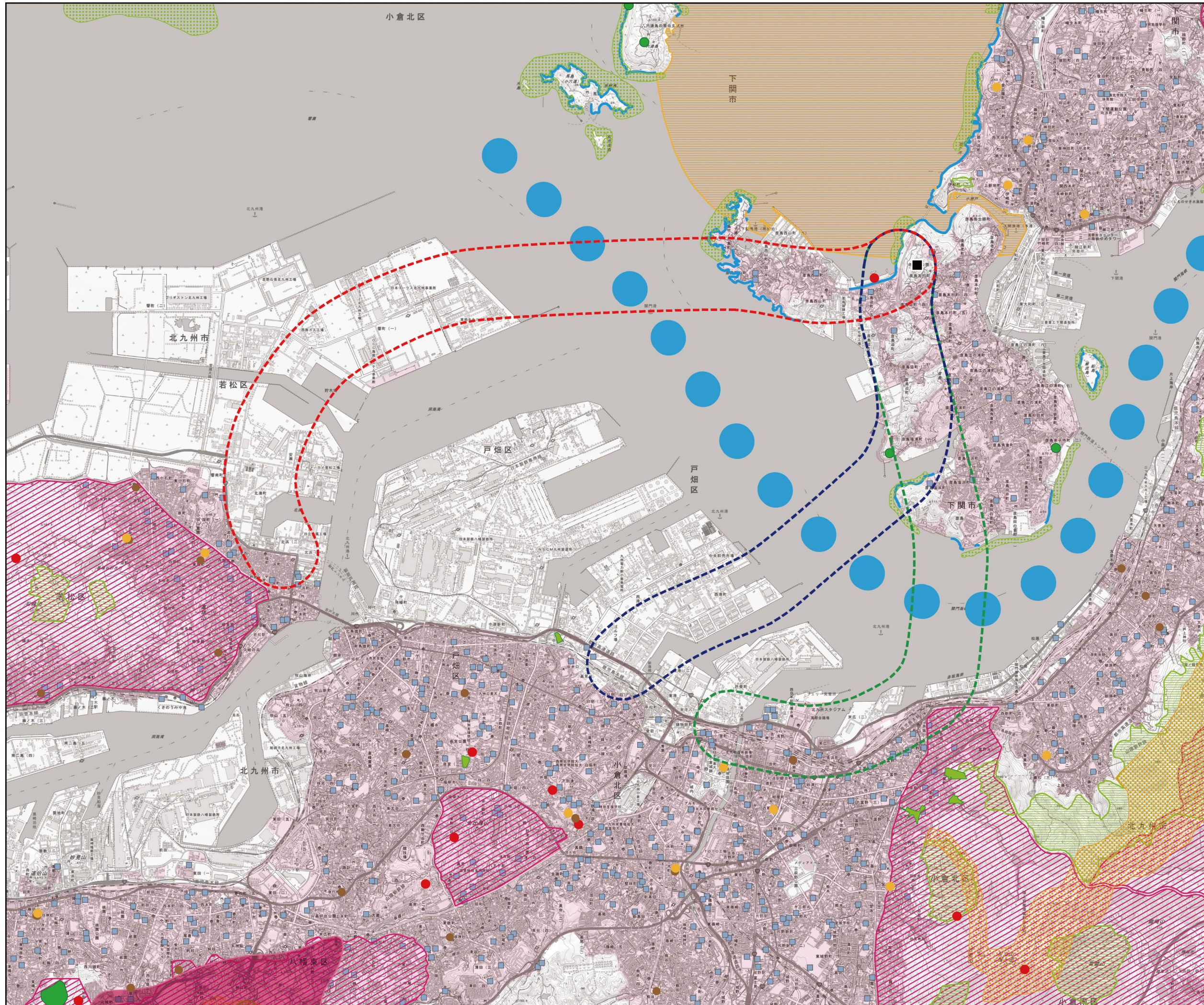
計画段階 配慮事項	【案①】別線案 (臨海部迂回ルート)	【案②】別線案 (集落・市街地回避ルート)	【案③】別線案 (海峡渡河幅最小ルート)
植物	<p>ルート帯は、既存資料により詳細な位置が特定できた重要な種・群落の生育地等を回避する。</p>	<p>ルート帯は、既存資料により詳細な位置が特定できた重要な植物群落を通過するため、植物に影響を与える可能性がある。</p> <p>ただし、今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、詳細な位置が特定できた重要な植物群落をできる限り回避したルート等を検討することにより、影響低減が可能である。</p>	<p>ルート帯は、既存資料により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>		
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>		
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>		

・総合評価

【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)
・各ルート帯とも、動物、植物、景観の環境要素において、環境影響は同程度であると評価します。		
・大気質・騒音、生態系の環境要素について、環境影響が懸念され、そのうち大気・騒音の環境要素において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。		
		・大気質・騒音、生態系の環境要素について、環境影響が懸念され、そのうち生態系の環境要素において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。

※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）
 北九州市自然公園（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概要図（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）
 下関市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）
 学校一覧（令和2年3月、北九州市子ども家庭局子ども家庭部保育課）
 学校一覧（令和元年7月、北九州市教育委員会総務部総務課）
 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）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）

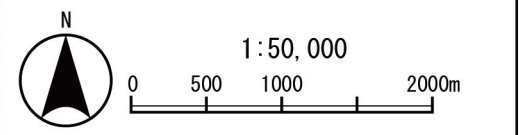


図 計画段階配慮事項の調査結果

第5章 その他環境省令で定める事項

・一般の環境の保全の見地からの意見と事業者の見解（1）

複数案（ルート帯案）を検討する際に重視すべき事項の意見聴取の結果、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・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。

・一般の環境の保全の見地からの意見と事業者の見解 (2)

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をお願いしたいと思います。 ・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うので、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と思う。 ・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。 ・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。
	<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続きにおいても、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。

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。

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ます。 ・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)が必ずあると思ひます。 ・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。

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ください。 ・ 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くと思います。 ・ 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、利便性を増していただきたい。 ・ 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。 ・ 美観もふくめ（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。

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。