

# 関門海峡道路の早期実現に関する要望

平成 22 年 8 月

関門海峡道路建設促進協議会

会 長 松 尾 新 吾

中国経済連合会 ・ (社)九州経済連合会

関門連携委員会 委員長 福 田 浩 一

## 関門海峡道路の早期実現に関する要望

平成 22 年 8 月  
関門海峡道路建設促進協議会  
関門連携委員会

関門都市圏は、関門海峡を挟んで、産業・経済・文化などあらゆる面で結びつきが強く、また海陸交通の要衝として、国内はもとよりアジアとの貿易・交流の玄関口として、今日のわが国発展の礎を築いてきました。現在も、大水深港湾やエコタウン事業をはじめとした響灘開発、北九州学術研究都市、東九州自動車道など、主要プロジェクトが進行中であります。

今後、関門都市圏がアジアのゲートウェイとして、地域連携と交流による自律的な発展を遂げるためには、北九州市と下関市の都心部を直結する関門海峡道路の建設によって、地域の日常的交流と関門都市圏の一体化を図る必要があります。

関門海峡道路は、①計画区画が海峡部約 2～3 km、陸上部分を含めても延長約 6 km と、事業として非常にコンパクトである、②交通量などの面で、道路に対する地元の需要が既に顕在化している、③計画区域周辺に豊富な産業・観光資源の集積がある、といった特徴があり、国による調査が中止となった海峡横断プロジェクトの中でも必要性・実現性が非常に高い道路です。

さらに、現在の関門トンネル及び関門橋は、本州と九州を結ぶ交通が集中しているにもかかわらず、施設の老朽化に対する維持管理や悪天候・事故などの理由で通行制限が行われており、制限を行っていない片方のルート 1 本で全ての交通を負担する状態も発生しています。本州・九州間の交通の要衝として、地域の円滑な交通を確保することは極めて重要であり、特に関門トンネルなどにおいて老朽化が進んでいる今の状況を鑑みると、関門海峡道路は関門都市圏にとって真に必要かつ緊急性の高い道路であります。

一方、平成 20 年 7 月に閣議決定された国土形成計画(全国計画)において、関門海峡道路を含む湾口部、海峡部を連絡するプロジェクトについては「長期的視点から取り組む」と位置付けられています。また、平成 21 年 7 月に閣議決定された九州圏広域地方計画においては、広域ブロック連携軸の 1 つとして「関門海峡を挟み隣接する北九州・下関においては、両都市圏の一体的な発展に向けて、日常的な交流・連携の推進を図る」とされています。

平成 21 年度に関門海峡道路建設促進協議会と北九州市が共同事業として実施した「関門トンネル・関門橋の交通遮断に伴う経済損失影響に関する調査」では、「関門トンネル」や「関門橋」が災害や事故により交通遮断された場合、直接被害を除く間接被害のみで、1 年間に約 14 兆円の経済損失が発生するという結果となっております。[資料 1]

つきましては、関門海峡道路の重要性と緊急性に鑑み、早急な整備が進められるよう、特に下記の事項につきまして格別のご配慮を賜りますよう強く要望いたします。

#### 記

- 1 地域高規格道路の候補路線である下関北九州道路（関門海峡道路）を早期に計画路線に格上げすること。
- 2 関門海峡道路の早期実現に向けた具体的方策の検討について、国として責任を持って実施すること。

以 上

# 関門トンネル・関門橋の 交通遮断に伴う経済損失に関する調査 ～調査結果の概要～

## ●関門海峡を横断する交通の概要

関門海峡は、九州の北端(福岡県北九州市)と本州西端(山口県下関市)との間に位置。

関門海峡を横断する陸上交通としては、道路・鉄道それぞれ2つずつの関門海峡を繋ぐ陸上交通が存在する(人道トンネルと連絡船を入れれば計7ルート)。1942年(昭和17年)に、日本初の海底トンネル・関門鉄道トンネルが開通。1958年(昭和33年)には、関門国道トンネルが開通した。いずれも建設から既に50年以上を経過し、定期的な大規模修繕を必要としている。1973年(昭和48年)には、高速道路の関門橋が開通。1975年(昭和50年)には、新幹線の新関門トンネルが供用開始となった。いずれも1975(昭和50年)以前に建設されたものである。



資料) 関門海峡道路調査検討委員会(平成16年7月)「関門海峡道路」

	交通ルート	開通年	区間(所要時間、運賃など)
1	関門連絡船(渡船)	明治22年(1889)	下関市唐戸～門司港(所要時間/約5分、運賃/大人片道390円)
2	関門鉄道トンネル(在来線)	昭和17年(1942)	JR下関駅～門司駅(所要時間/約6分、運賃/大人片道220円)
3	関門国道トンネル(国道)	昭和33年(1958)	下関～門司(所要時間/約11分、通行料金/普通車片道150円)
4	関門国道トンネル(人道)	昭和33年(1958)	下関～門司(所要時間/約15分、通行料金/無料)
5	関門海峡フェリー(フェリー)	昭和46年(1971)	下関市彦島荒田～小倉北区日明(所要時間/約13分、通行料金/普通車片道750円)
6	関門橋(高速自動車道)	昭和48年(1973)	下関インターチェンジ～門司港インターチェンジ(所要時間/約3分、通行料金/普通車片道350円)
7	新関門トンネル(新幹線)	昭和50年(1975)	JR新下関駅～小倉駅(所要時間/約9分、運賃/大人片道1,150円)

資料)「関門地域の現状について」下関市平成20年

## ●関門海峡の交通遮断により考えられる影響

関門トンネル・関門橋の遮断は、九州と本州間の物流コスト、およびビジネスリッジのコストを大きく上昇させ、わが国全体の経済活動に大きな影響を与えると考えられる。

関係企業・団体へのヒアリングにおいて、たとえば自動車メーカーについて、エアバッグの輸送が不可能となるため生産が継続できなくなる可能性がある等、関門トンネル・関門橋の遮断が生産プロセスに決定的なダメージを与える可能性が示唆された。

また、青果の卸売業者からは、季節によっては九州内で収穫できない作物については、入荷できなくなり、これも域内での食品生産等に決定的な影響を与える可能性が示唆されている。

### 企業活動に与えると考えられる影響例

エアバッグは爆発物扱いであるため、現行法上は内航船や航空便では運搬不可能である。在庫を圧縮するため、毎日トレーラーによる陸送で、4便(現状)～8便(ピーク時)の物流量であるため、関門海峡の陸路が遮断されると九州内での完成車生産がストップしてしまう。

白菜、キャベツのような葉茎菜類、玉ねぎのような根菜類は本州からのものが多い。たとえば白菜について言えば長野県からの入荷がもっとも多いが、これは時期によっては九州内では白菜ができない。

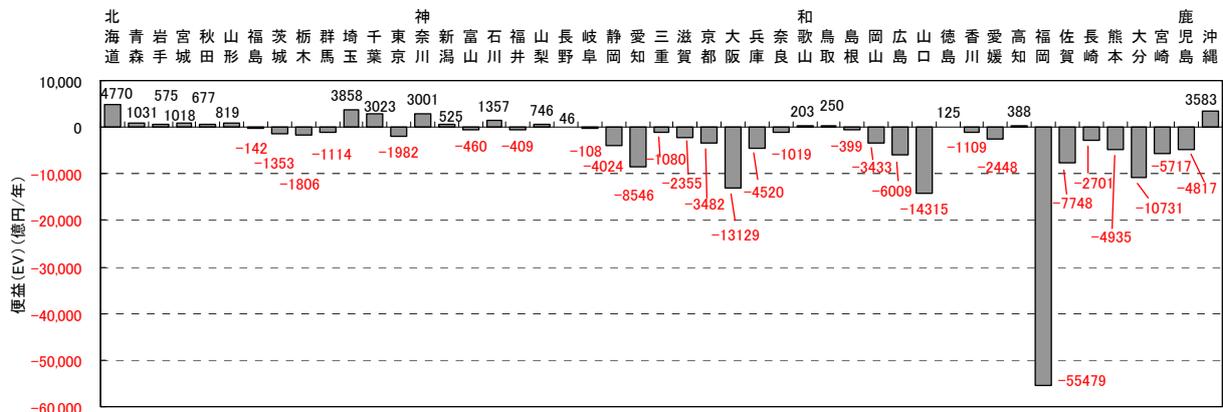
資料)本調査企業ヒアリング結果より

## ● 関門海峡の交通遮断に伴う経済損失

本調査では、関門トンネル・関門橋が遮断された場合に、どのような代替交通手段が選択されるのか、その結果現在と比べてどの程度の交通が阻害されるのか、空間的応用一般均衡モデル(Spatial Computable Equilibrium Model; SCGEモデル)を構築してシミュレーションを実施した。そのシミュレーション結果を元に、関門トンネル・関門橋が遮断された場合の九州の経済に与える損失を県別に数量的に計測した。

その結果、関門海峡の交通全体が遮断されることによる経済損失は年間14兆円程度となり、九州のみならずわが国全体に大きな影響を及ぼすことが示唆された

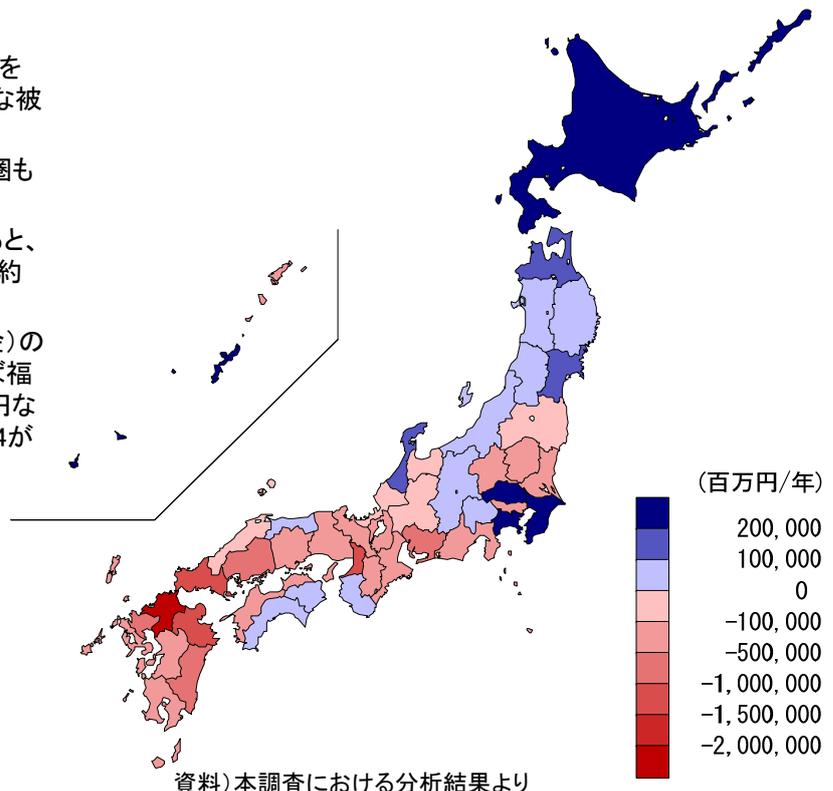
地域別の経済損失(実質所得の変化)



資料)本調査における分析結果より

地域別の経済損失を地図上で表記した図

- 地域別の帰着便益(実質所得変化)を見ると、福岡を中心に九州地域に甚大な被害が波及することが分かる。
- 東京、名古屋、大阪などの3大都市圏も負の影響をこうむる。
- また、1世帯あたりの帰着便益を見ると、山口、福岡、佐賀、大分で1世帯あたり約240~290万円/年の被害がある。
- この所得変化のうち、労働所得(賃金)の変化は半分程度と考えられる。たとえば福岡市の1世帯あたりの年収は約600万円なので、関門海峡の遮断により年収の1/4が失われる計算となる。



資料)本調査における分析結果より