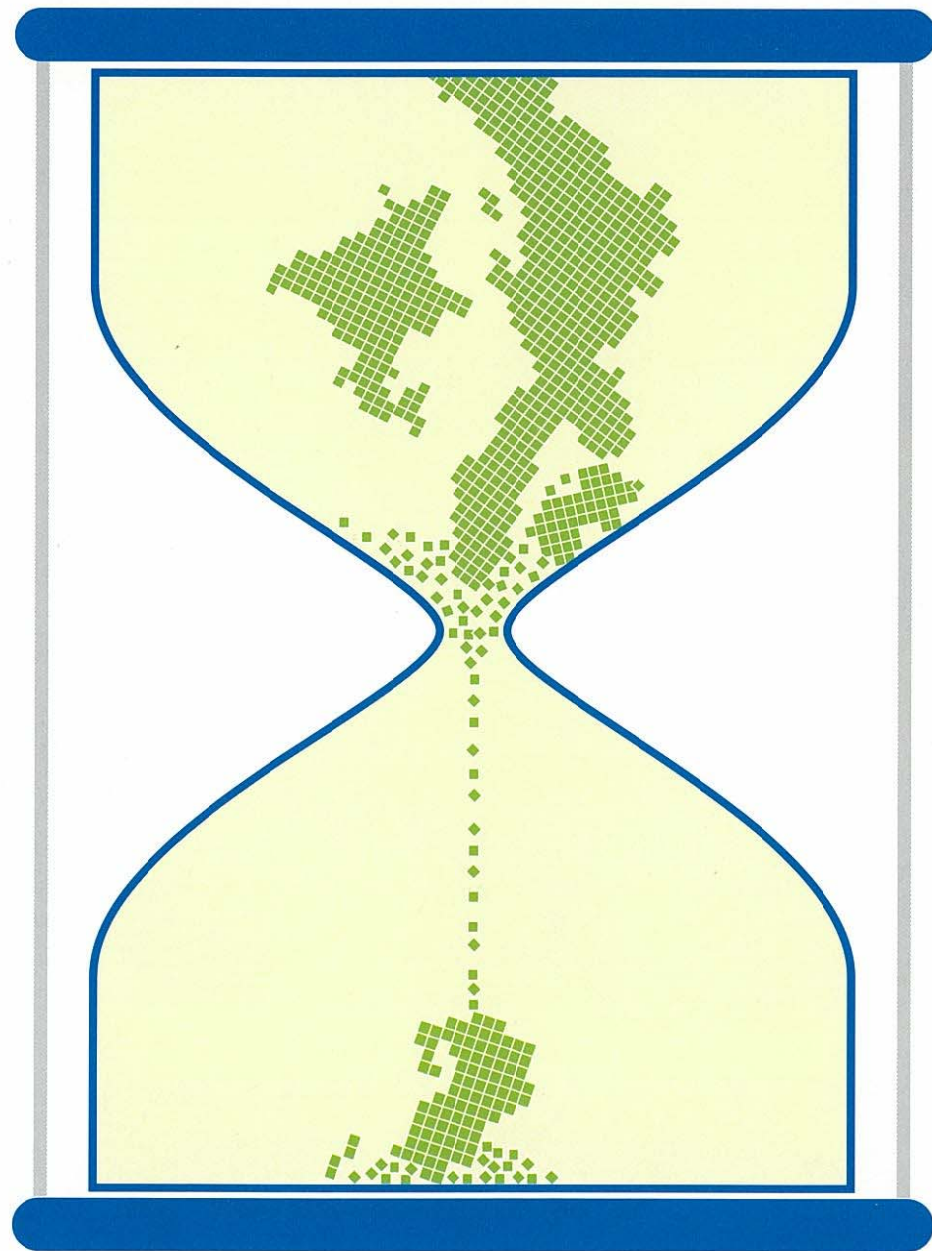


# 緊急事態です

21世紀初頭までに、全国の高速道路ネットワークの完成を目標に、高規格幹線道路14,000kmの整備が進められていますが、第二関門道路も実現していなければ、関門海峡は高速交通体系上の隘路となります。その時点までに、第二関門道路を実現するためには、**今すぐに事業化に着手しなければ間に合いません。**

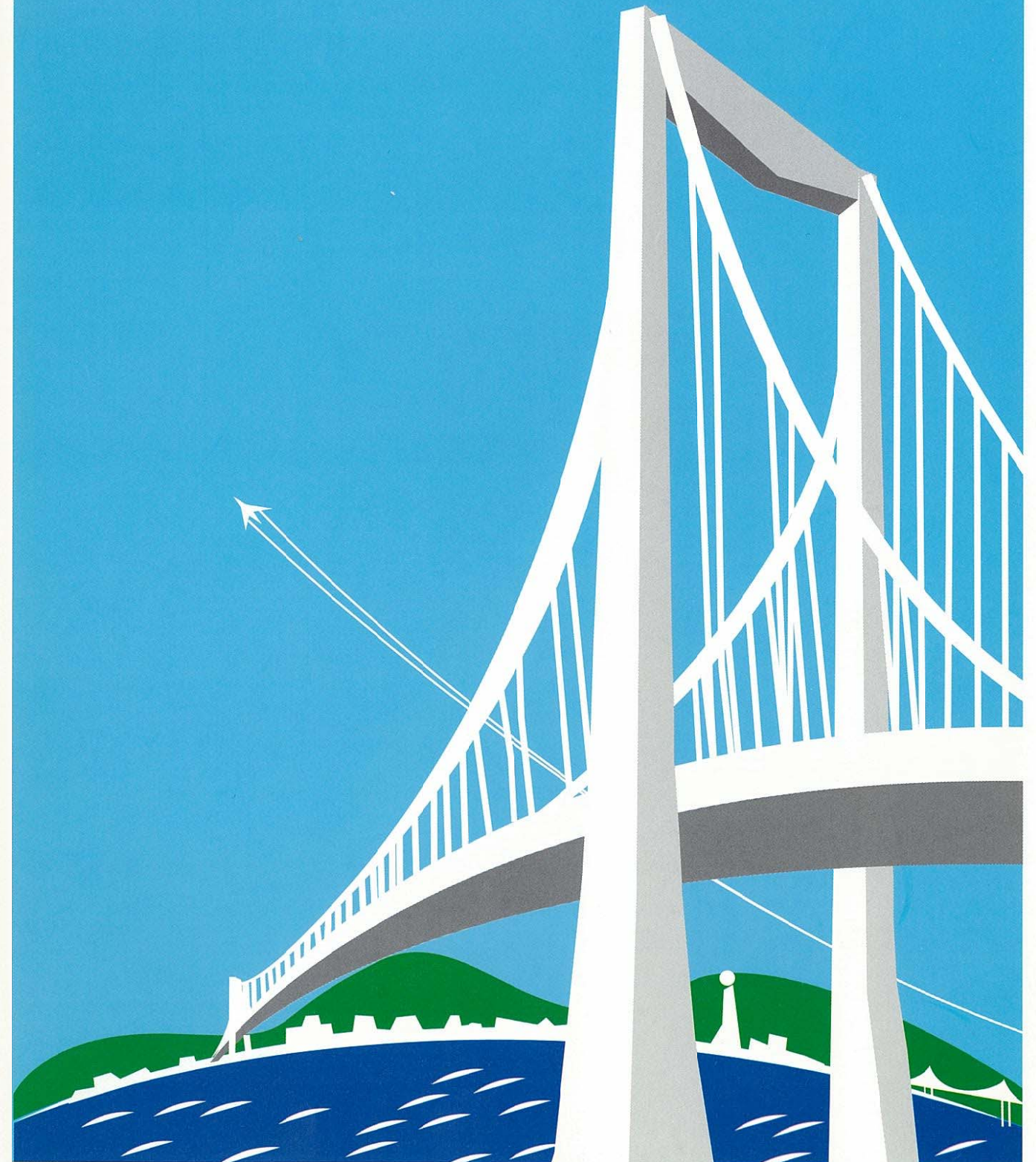


福岡県・山口県・北九州市・下関市

# 今こそ!



## 第二関門道路



# 第二関門道路は、次世代を左右する大型プロジェクトです

## NETWORK

### 関門橋だけで大丈夫？

全国的な幹線交通網計画をみると、中国地方では中国縦貫自動車道、山陽自動車道、山陰自動車道の3路線が、九州地方においても九州縦貫自動車道、東九州自動車道、西九州自動車道の3路線が整備されるのに対して、これらの連絡部となる関門地域では、関門橋1路線しかなく、全国的な幹線交通網の中であい路となっており、日本列島の大動脈が閉塞する恐れがあります。



## SAFETY

### もしも災害が起こったら？

関門海峡地域では、地形的な制約もあって、幹線交通網が狭い地域に集中しています。特に、関門橋、関門国道トンネル、新幹線は門司港付近のほぼ同じ箇所に位置しています。国土庁の試算(「交通システムの信頼性向上に関する調査」による)によれば、関門地域で大規模な災害が発生し、高速道路と新幹線が被災した場合の総迂回費用は、阪神大震災の約2倍、1人当りでは約5倍にも及ぶものと推定され、災害に対する危険性の高さが指摘されています。



# 両手をつなげば、もっとパワー



## INTERNATIONALIZATION

### 東アジアのゲートウェイとして

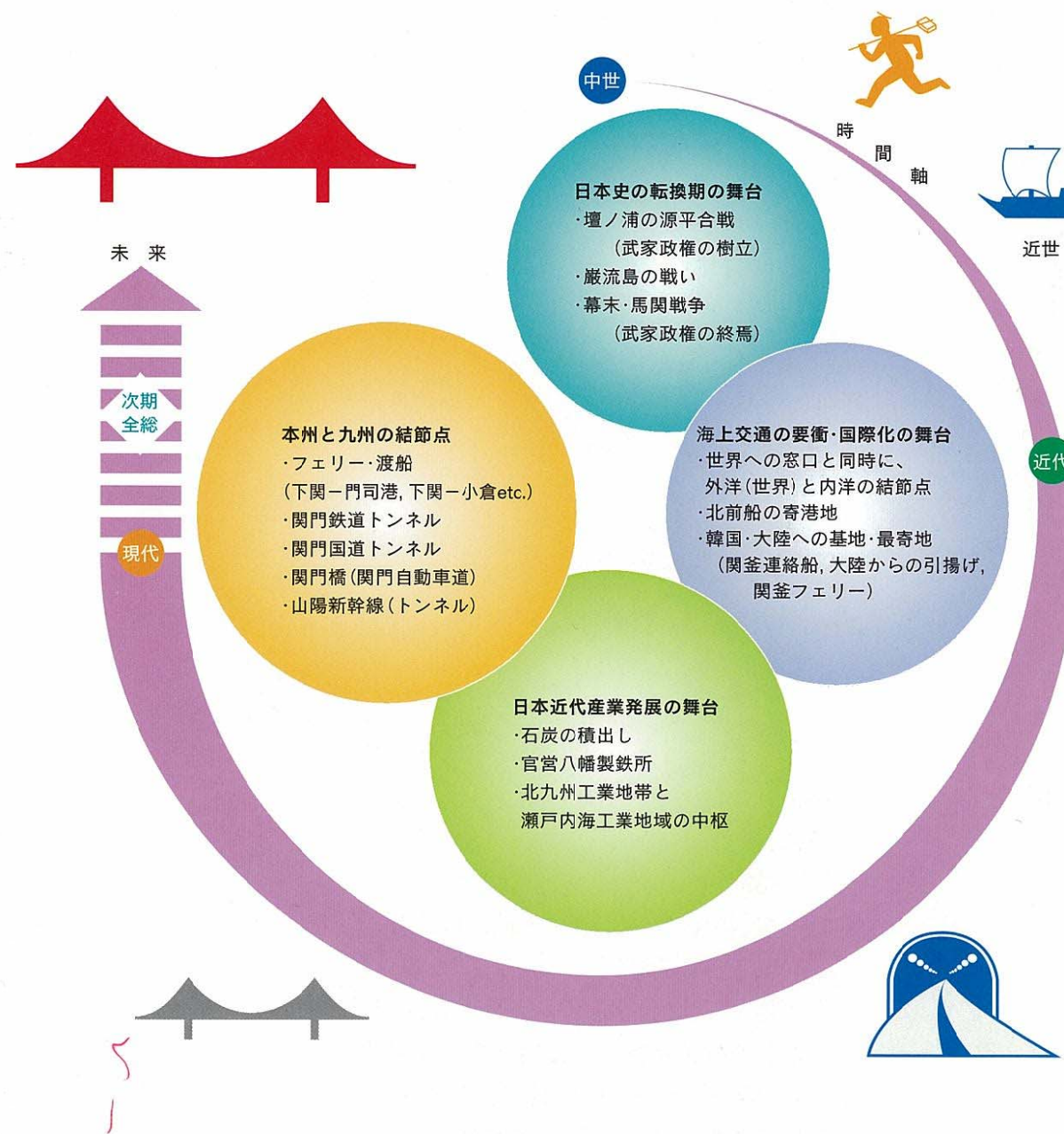
関門海峡地域は、古くから我が国のアジアへの玄関口として、役割を果たしていましたが、今後の国際化の進展に伴い、諸外国との人流、物流がますます増加するものと考えられます。そのため、本州と九州を連絡する動脈として、関門海峡部の交通機能の強化が重要になります。



# 次世代へ

## 次期全国総合開発計画での位置付けが必要です

関門海峡地域は、古来より陸上、海上交通の要衝の地として文化的、経済的に重要な地域であり、我が国の発展に大きく貢献してきました。さらに、「新しい全国総合開発計画の基本的考え方」で示されている日本海国土軸（仮称）と西日本国土軸（仮称）の2つの国土軸の要の部分でもあり、その重要性はますます高くなっています。第二関門道路は、これらの国土軸を連結し、広域交流圏の形成を図るとともに、海峡を挟んだ地域間の一体化を促進し、関門海峡地域のさらなる発展につながるものと期待され、早期実現が強く望まれています。21世紀初頭の完成に向けて、次期全国総合開発計画での位置付けが必要となります。



## ADDITIONAL ROLES

### 第二関門道路はこんな役割を果たします

#### 地域間交流のために

中国地方及び九州地方の振興を図るための基盤として、山陰地方及び東九州地方において、山陰自動車道と東九州自動車道の整備が進められています。そこで、両地方間交流を活発にすることが、両地方の一体的な浮上を図るカギとなります。それを支援するためにも、第二関門道路は重要な役割を担っています。

#### 広域的な物流への対応

北部九州地域の港湾(博多港、北九州港、下関港)が中枢国際港湾として位置付けられ、さらに、九州国際空港構想の候補地として玄海灘東が有力となる等、広域物流拠点としての機能が高まる中、今後の九州と本州間の物流の増加に対応する上で、第二関門道路の整備が欠かせません。



#### 広域観光ネットワークの形成

九州内及び中国内での高規格幹線道路の整備により、それぞれの地方内での広域観光ルートが形成されつつありますが、第二

関門道路の実現で両地方が一体となった、より広域で、バリエーションのある観光ネットワークを形成することができます。

