

ふくおか ふうこう かんれん じどうしゃ せんよう どうろ
福岡空港関連 自動車専用道路

第3回

福岡空港関連自動車専用道路計画策定プロセス第三者委員会

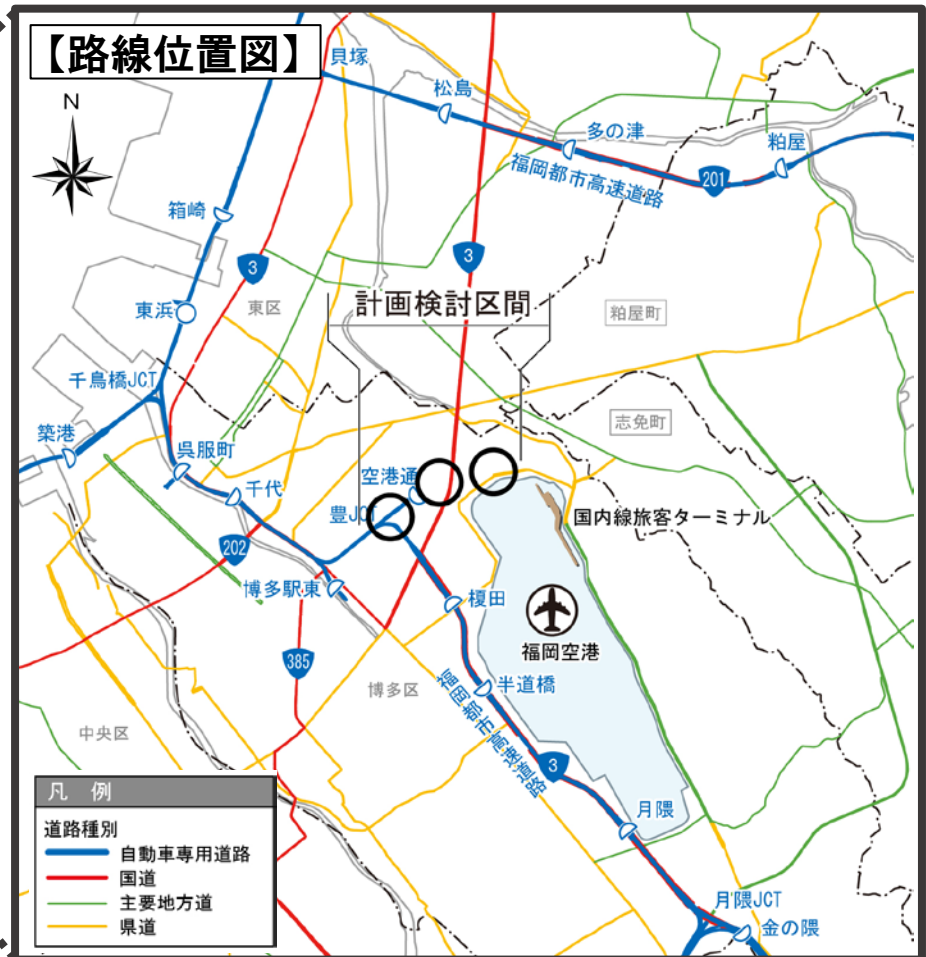
平成27年11月19日

福岡市 住宅都市局

(1) 計画検討の背景

- 福岡空港では、滑走路増設などの機能強化が進められている
- 福岡市南部地域や太宰府インターチェンジ方面からの国内線旅客ターミナルへのアクセス改善、国道3号バイパス「空港口」交差点の混雑緩和を図るための取り組みを進めていく必要がある

(2) 位置



目 次

1. 概略計画の検討の進め方	・・・ 3
2. 前回審議内容	・・・ 6
3. 第2回意見聴取の結果	・・・ 8
4. 複数案の比較	・・・16
5. 概略計画(ルート)案の選定	・・・19

1. 概略計画の検討の進め方

1. 概略計画の検討の進め方

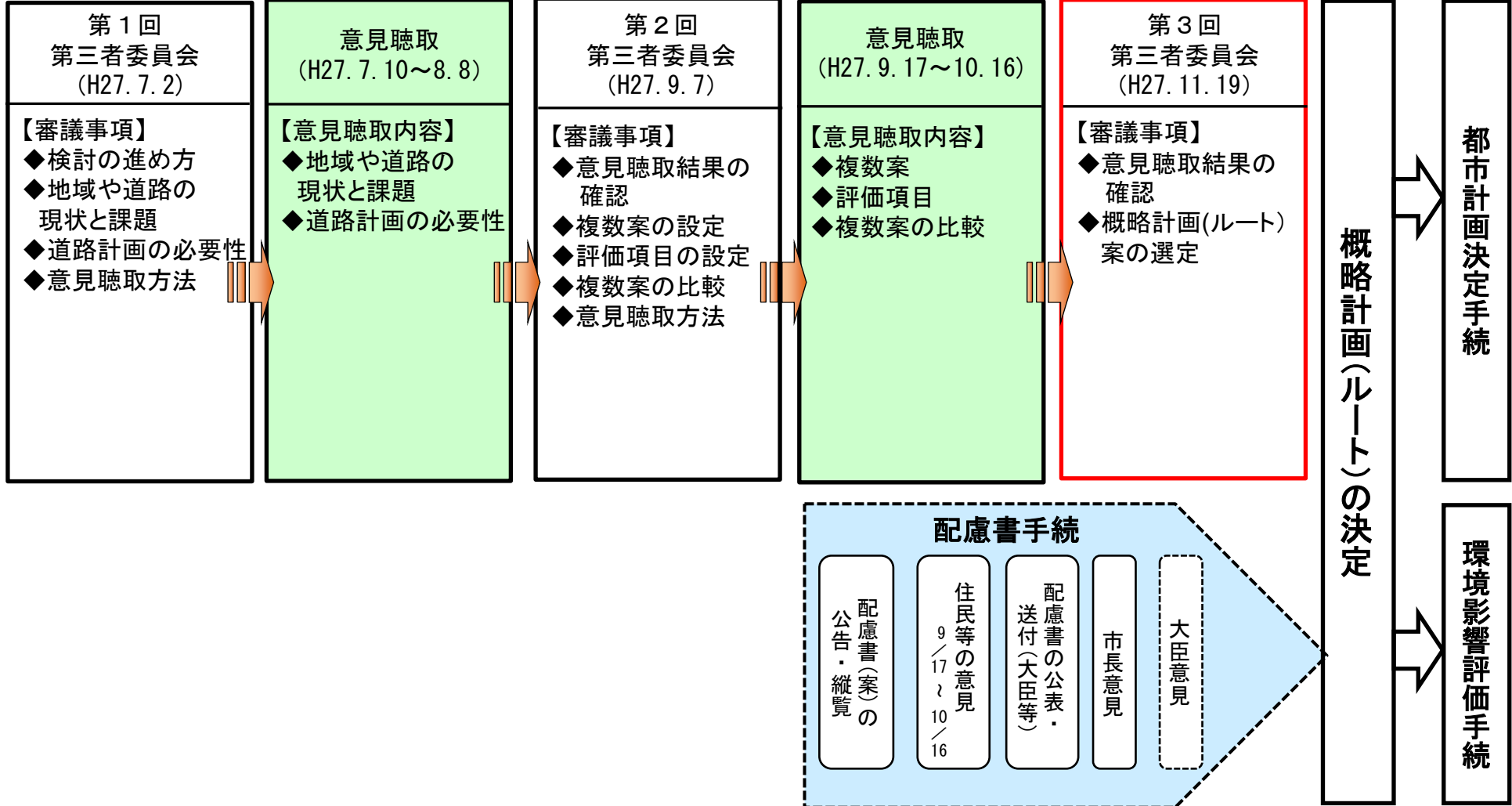
平成27年度

H28以降

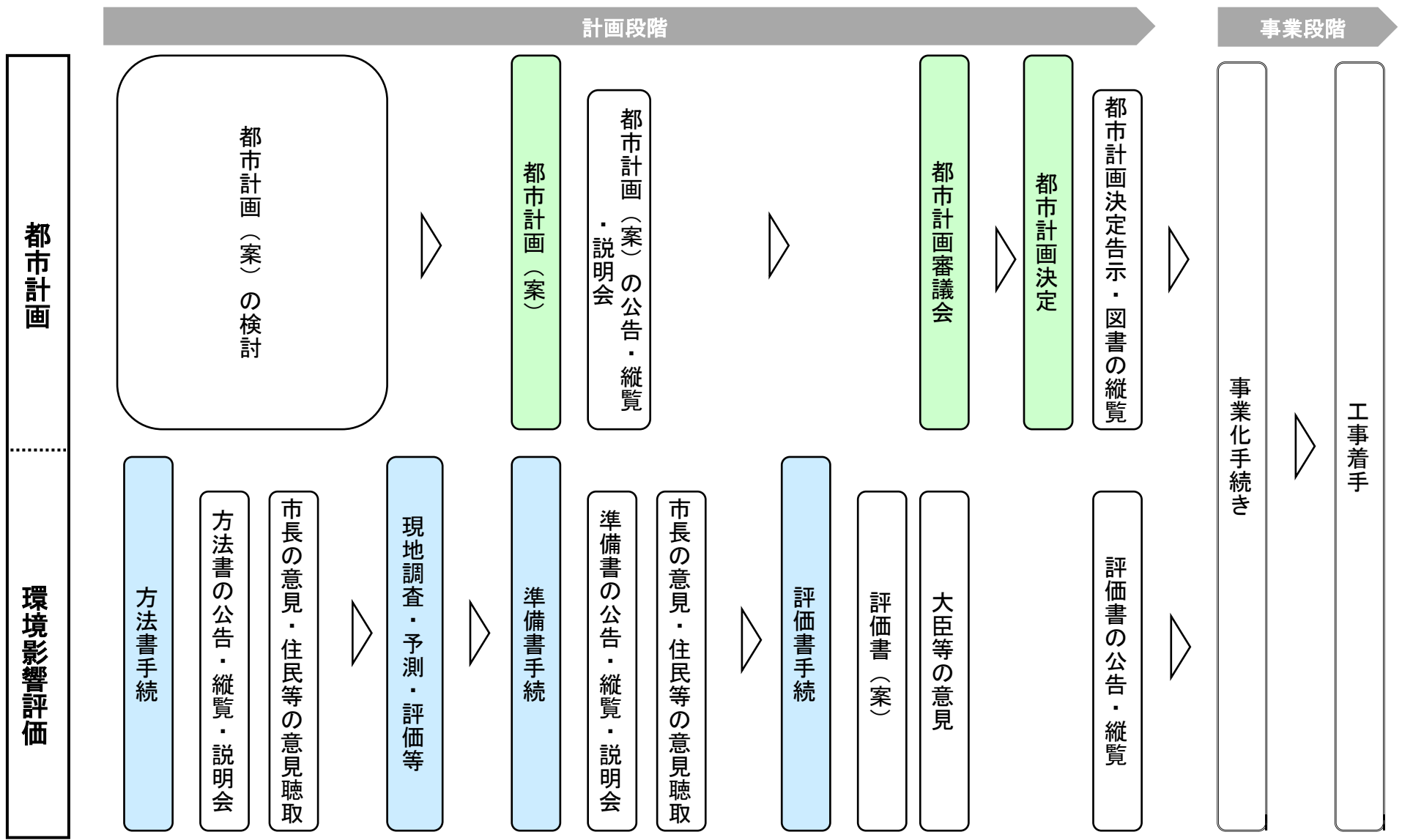
今回

都市計画

環境影響評価



(参考) 次年度以降の進め方



2. 前回審議内容

2. 前回審議内容

(1) 第2回第三者委員会の概要

■開催日

- ・平成27年9月7日

■議題

- ・意見聴取結果の確認, 複数案の設定, 評価項目の設定, 複数案の比較, 意見聴取方法

(2) 第2回第三者委員会における主な指摘事項と対応状況

指摘事項	対応状況
<p>○意見聴取の結果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・意見の集計にあたっては、特に地域の意見が分かるように。 	<ul style="list-style-type: none"> ・居住地別(博多区, 福岡市, 福岡都市圏)に分け集計する。
<p>○複数案の比較 (評価方法について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・評価項目が多いので、工夫が必要。また、比較表は分かりやすい表現にするとともに、相対的な比較に努めること。 <p>(評価項目の追加について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車専用道路走行時の事故の危険性 ・航空機を運航する際のリスク ・景観的な視点や地震の観点 	<ul style="list-style-type: none"> ・評価項目については、項目を大括り化し、比較評価については、分かりやすい表現方法に努めるとともに、極力相対的な比較ができるよう工夫する。 ・それぞれ評価項目へ追加する
<p>○意見聴取について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該資料が配慮書(案)を兼ねるため、そのことが市民に分かるよう明記すること 	<ul style="list-style-type: none"> ・意見聴取(アンケート)に、環境影響評価法に基づく配慮書(案)についての意見聴取の手続きを兼ねることを記載する。

3. 第2回意見聴取の結果

3. 第2回意見聴取の結果

(1) 意見聴取の目的

・概略計画(ルート)の選定にあたり、配慮すべき評価項目や内容を把握するもの

(2) 意見聴取の結果

意見聴取期間 : 平成27年9月17日～10月16日
 アンケート回答数 : 1,378件(WEB等, チラシ等, ヒアリング調査の合計)

対象		意見聴取の方法など	
住民等	広域	アンケート調査	WEB等 812回答 チラシ等 情報プラザ, 市役所ロビー, 区役所・公民館等にアンケート設置: 532回答
	周辺地域	説明会	計画検討区間周辺(吉塚・東吉塚・東光・席田・月隈・東月隈校区等) 参加延人数: 約260人
企業		ヒアリング調査	空港関連企業等を訪問(バス, タクシー, 旅行会社, 物流など): 34社

■アンケート調査(市役所ロビー)



■ヒアリング調査

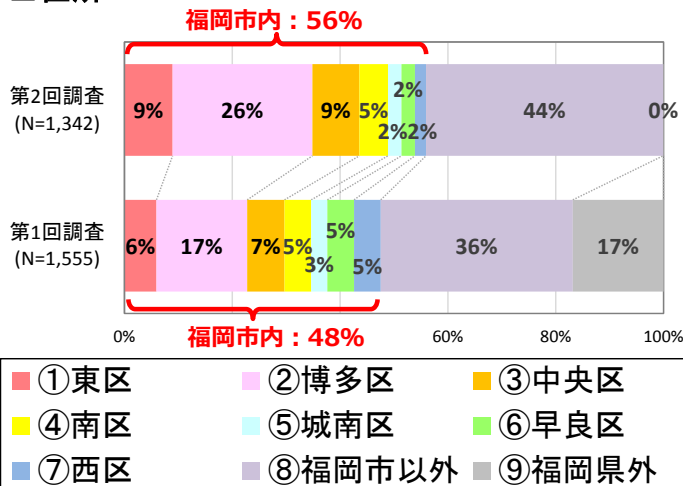


■説明会

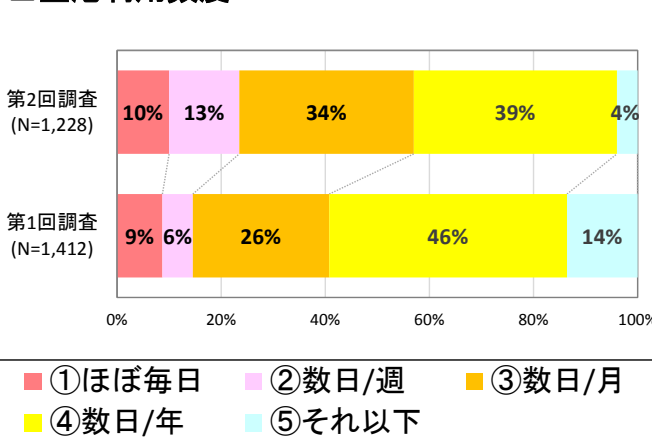


(3) アンケート調査結果の概要

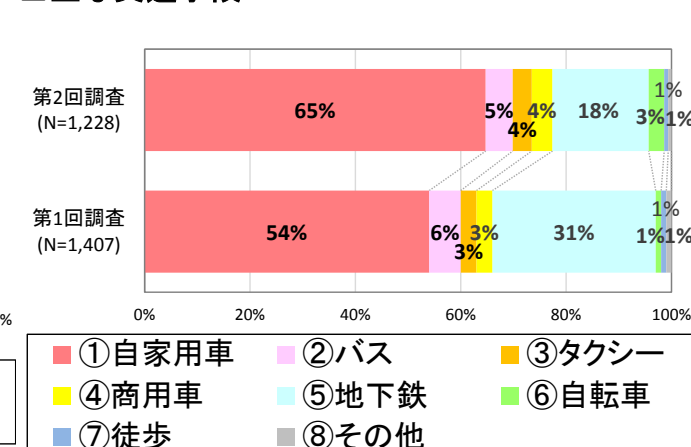
■住所



■空港利用頻度



■主な交通手段



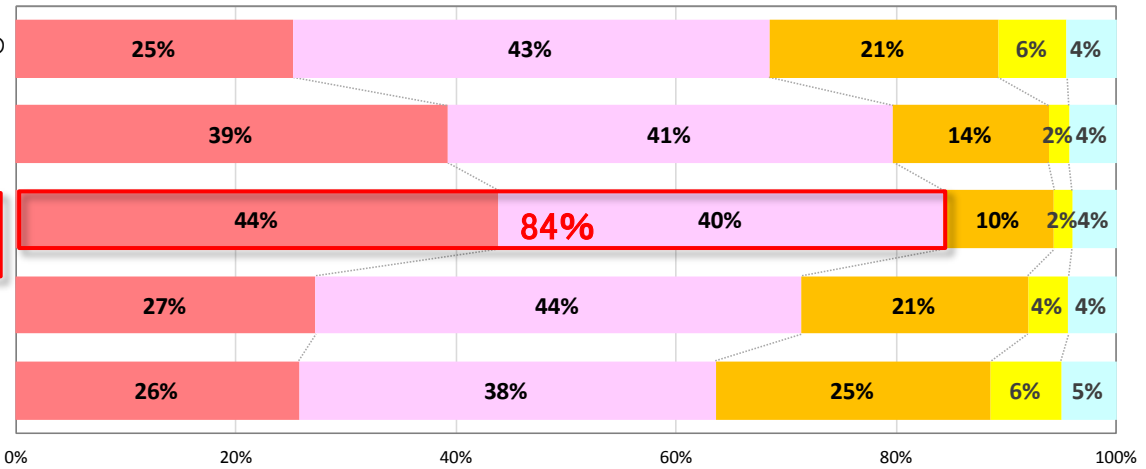
※意見聴取方法別の集計結果は資料編 P 1～2 参照

■ 配慮すべき事項

・自動車専用道路の計画にあたり「特に配慮すべき」「配慮すべき」との意見が最も多い事項は「③空港機能や道路交通への影響を少なくすること(安全性の確保)」であり、約84%を占める。

配慮すべき5項目①～⑤

- ①生活環境(大気質など)、自然環境、景観への影響が少ないこと (N=1,375)
- ②浸水・地震などの災害時の影響が少ないこと (N=1,373)
- ③空港機能や道路交通への影響を少なくすること(安全性の確保) (N=1,374)
- ④工事期間中の周辺交通、航空機の運航への影響を最小限にすること (N=1,375)
- ⑤建設費用が安いこと (N=1,376)



※属性別の集計結果は資料編 P 3～4参照

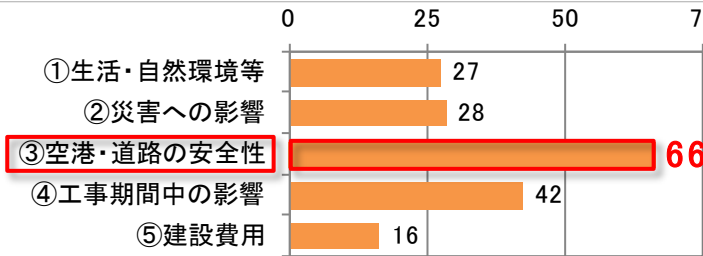
■ 特に配慮すべき ■ 配慮すべき ■ やや配慮すべき ■ あまり配慮する必要はない ■ 分からない

■ 自由意見

・自由意見の総数は439件であり、最も意見数が多い事項は「1)計画にあたり配慮すべき5項目に関する意見」のうち、「③空港機能や道路交通への影響を少なくすること(安全性の確保)」であった。

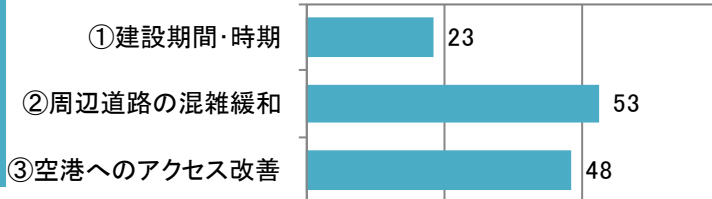
1) 計画にあたり配慮すべき5項目に関する意見

【179件】



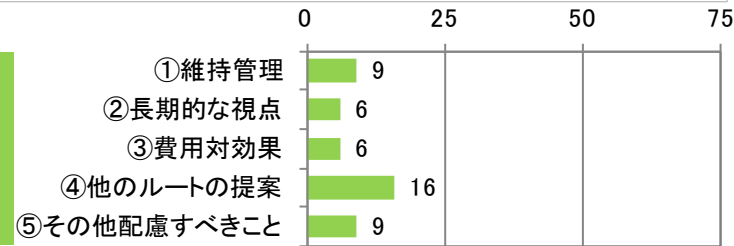
2) その他の評価項目3項目に関する意見

【124件】



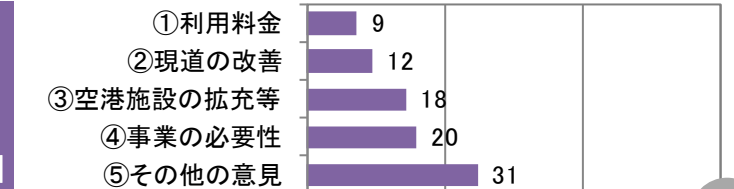
3) 評価項目以外でルート検討時に配慮すべきこと・他のルートの提案など

【46件】



4) その他の意見(ルート検討に関するもの以外)

【90件】



※詳細は資料編 P 5参照

■自由意見

1) 計画にあたり配慮すべき5項目(①～⑤)に関する意見

①生活・自然環境・景観について 【27件】 (資料編 P6参照)

分類	自由回答の概要
①-1 生活環境について【18件】	(アンケート)・騒音に配慮すべきとの意見が多かった。【17件】 (説明会)・住宅側に道路をつくると環境が悪くなるとの意見があった。【1件】
①-2 自然環境・景観について【5件】	(アンケート)・自然環境や景観に配慮すべきとの意見があった。【5件】
①-3 上記以外(環境全般)【4件】	

②災害への影響について 【28件】 (資料編 P7～8参照)

分類	自由回答の概要
②-1 浸水の影響について【11件】	(アンケート)・トンネル案での浸水を心配する意見があった。【1件】 (企業ヒアリング)・浸水対策に配慮すべきとの意見が多かった。【9件】 (説明会)・トンネル案での浸水を心配する意見があった。【1件】
②-2 地震の影響について【3件】	(アンケート)・地震対策に配慮すべきとの意見があった。【1件】 (企業ヒアリング)・地震対策に配慮すべきとの意見があった。【2件】
②-3 上記以外(自然災害全般)【14件】	

③空港機能や道路交通への影響(安全性)について 【66件】 (資料編 P9~11参照)

分類	自由回答の概要
<p>③-1 空港機能への影響(安全性)について【30件】</p>	<p>(アンケート) ・航空機の安全性確保や飛行機事故の回避をもとめる意見が多かった。【9件】 (企業ヒアリング) ・飛行機事故は影響が大きいので、安全性に配慮すべきとの意見や高架橋は事故の危険性が高いとする意見が多かった。【19件】 (説明会) ・飛行機の事故を考えると、トンネル案とすべきとの意見があった。【2件】</p>
<p>③-2 道路交通への影響(安全性)について【19件】</p>	<p>(アンケート) ・脇見など交通事故防止対策に配慮すべきとの意見があった。【6件】 (企業ヒアリング) ・交通量の増加に伴い事故対策が重要となる意見や、事故発生時に生じる遅延が企業活動に与える影響が大きいという意見、下り坂やカーブにおける安全性低下を懸念する意見等、道路交通の安全性に配慮すべきとの意見が多かった。【13件】</p>
<p>③-3 上記以外(安全性全般)【17件】</p>	

④工事期間中の周辺交通への影響について 【42件】 (資料編 P12参照)

自由回答の概要

(アンケート)

・工事期間中の交通への影響を最小限にするための対策(時間帯や時期の工夫, 迂回路の設定等)及び安全対策に配慮すべきとの意見が多かった。【19件】

(企業ヒアリング)・工事期間中の渋滞対策は企業活動への影響が非常に大きいことから十分に配慮すべきとの意見が多かった。【23件】

⑤建設費用について 【16件】 (資料編 P13参照)

自由回答の概要

(アンケート)

・税金の無駄とならないように建設費用の削減に配慮すべきとの意見, 建設費用は通行料金で賄うべきとの意見, 適切に建設費用を算定すべきとの意見等, 建設費用に配慮すべきとの意見が多かった。【12件】

(企業ヒアリング)・財政状況に配慮すべきとの意見があった。【3件】

(説明会)・建設費用は当初から十分に検討すべきとの意見があった。【1件】

2)その他の評価項目3項目(建設期間・混雑緩和・空港アクセス改善)に関する意見

①建設期間・時期について 【23件】 (資料編 P14参照)

分類	自由回答の概要
①-1 工期短縮について 【14件】	(アンケート)・工期短縮を望む意見が多かった。【13件】 (企業ヒアリング)・工期が短いことが安全面や交通面から望まれるとの意見があった。【1件】
①-2 早期実現について 【9件】	(アンケート) ・滑走路増設にあわせて完成させることや, 早期に完成させることが必要との意見が多かった。【9件】

②周辺道路の混雑緩和について 【53件】 （資料編 P15～16参照）

分類	自由回答の概要
②-1 周辺道路の混雑緩和効果について【33件】	<p>(アンケート)・周辺道路(一般道)の混雑緩和に効果のある対策を望む意見が多かった。【27件】</p> <p>(企業ヒアリング)・一般道路の混雑緩和を望む意見や、広域的な渋滞緩和の対策検討を望む意見があった。【4件】</p> <p>(説明会)・自動車専用道路の利用者だけが便利になるだけではなく一般道路の渋滞緩和に役立つ対策を望む意見があった。【2件】</p>
②-2 整備後の周辺道路への影響について【20件】	<p>(アンケート)・自動車専用道路の整備とともに周辺における一般道路の整備・改良(ランプ部含む)も必要とする意見や、新たな渋滞箇所を発生させないことが重要との意見が多かった。【12件】</p> <p>(企業ヒアリング)・自動車専用道路の整備後に新たな渋滞が発生しないことを望む意見があった。【6件】</p> <p>(説明会)・自動車専用道路の整備による一般道路の減少効果を知りたいという意見や、空港場内の混雑を懸念する意見があった。【2件】</p>

③空港へのアクセス改善について 【48件】 （資料編 P17～18参照）

分類	自由回答の概要
③-1 空港へのアクセス改善について【29件】	<p>(アンケート)・直接国内線ターミナルにアクセスできることや、利用しやすい出入口が必要との意見が多かった。【18件】</p> <p>(企業ヒアリング)・空港へのアクセス改善を望む意見があった。【7件】</p> <p>(説明会)・出入口の位置を検討すべきとの意見があった。【4件】</p>
③-2 案内・標識のわかりやすさについて【7件】	<p>(アンケート)・わかりやすい案内や標識を検討すべきとの意見があった。【7件】</p>
③-3 利便性の向上について【12件】	<p>(アンケート)・自動車専用道路や一般道路の利便性を望む意見が多かった。【12件】</p>

3) 評価項目以外でルート検討時に配慮すべきこと・他のルートの提案など

【46件】 (資料編 P19~22参照)

分類	自由回答の概要
① 維持管理について【9件】	(アンケート) ・完成後の維持管理費に配慮すべきとの意見が多かった。【9件】
② 長期的視点での計画について【6件】	(アンケート) ・将来の空港のあり方, 人口減少等, 長期的視点に立った計画が必要との意見があった。【4件】 (企業ヒアリング) ・滑走路増設や人口増加に伴う交通量を考慮した計画が必要との意見があった。【2件】
③ 費用対効果について【6件】	(アンケート) ・費用に見合う事業効果が見込まれているかどうかを検討すべきとの意見があった。【5件】 (企業ヒアリング) ・費用対効果を示してほしいとの意見があった。【1件】
④ 他のルートの提案について【16件】	<p>＜④-1 都市高を利用したルート＞ (アンケート) ・月隈JCTから分岐するルートや志免町方面等への延伸についての意見があった。【6件】 (企業ヒアリング) ・ターミナルビルへの直接乗り入れと志免町方面への分岐を望む意見があった。【3件】 (説明会) ・志免町方面への延伸を望む意見があった。【1件】</p> <p>＜④-2 一般道を利用したルート＞ (アンケート) ・空港の下にトンネルがあったら便利との意見があった。【2件】 (企業ヒアリング) ・空港の下にトンネルがあったら便利との意見があった。【4件】</p>
⑤ 上記以外(その他ルート検討時に関する事)【9件】	

4) その他の意見(ルート検討に関するもの以外)

【90件】 (資料編 P23~26参照)

4. 複数案の比較

4. 複数案の比較

＜基本的な考え方＞

- ① 既存の都市高速道路を有効活用し、福岡高速3号線を国内線旅客ターミナル方面へ延伸
- ② 豊ジャンクションにおいて、太宰府方面と国内線旅客ターミナル方面を繋ぐルートを設定

※概略計画は、実際の道路より広い幅100m程度を設定。
 ※詳細な道路線形・構造・ランプ(出入口)の位置等は、今後の都市計画や環境影響評価の検討の中で決定する。

既存道路の活用案		迂回案
案1 (高架案)	案2 (トンネル案)	案3 (迂回案)
既存道路(空港通り)空間を活用しながら、国道3号空港口交差点を(高架橋またはトンネル)で立体交差し、国内線ターミナル方面へ延伸するルート		空港の高さ制限と道路空間との離隔を確保しながら、国道3号を高架橋で立体交差し、国内線ターミナル方面へ延伸するルート
○特徴 国道3号空港口交差点について、 高架橋 で立体交差。 ※ただし、高さ制限と道路空間との離隔がほとんどない		○特徴 高架橋 が空港から離れることで、案1と比べ、空港の高さ制限と道路空間との離隔を確保できる。
<p>【延長約2km】</p>		<p>【延長約2.5km】</p>

(評価方法)

① は、3案とも評価結果は概ね同じ

② 他案に比べ、「○ = 優れている」、「○ = やや優れている」、「△ = やや劣る」、「▲ = 懸念が大きい」

市民意見において、「特に配慮すべき」「配慮すべき」とする意見の割合	評価項目		既存道路の活用案		既存道路の活用案		迂回案		
			案 1 (高架案)		案 2 (トンネル案)		案 3 (迂回案)		
効果等	空港へのアクセス改善		自動車専用道路が空港場内へ直結するため「空港通」「半道橋」「金の隈」の各ランプからの所要時間が短縮される(約5分～約10分短縮)						
	周辺道路の混雑緩和		1.一般道の交通が自動車専用道路に転換するため、空港周辺道路の混雑が緩和される 2.主要渋滞箇所(空港口・榎田・立花寺)の通行を回避できる						
	事故危険性の低減		自動車専用道路を通行することで事故危険区間(交差点)を回避できる						
68%	①生活・自然環境等	生活環境	大気質	沿道の大気質に影響を与える可能性は小さい	△	沿道の大気質に影響を与える可能性は、案1、案3よりも小さい	○	沿道の大気質に影響を与える可能性は小さい	△
			騒音	沿道の騒音に影響を与える可能性がある	△	一部トンネル化により、沿道の騒音に影響を与える可能性は、案1、案3よりも小さい	○	沿道の騒音に影響を与える可能性がある	△
			その他(地盤)	地盤に影響を与える可能性は、案2よりも小さい	○	一部トンネル化により、地盤への影響を与える可能性がある	△	地盤に影響を与える可能性は、案2よりも小さい	○
		その他(公園)	榎田中央公園	公園機能を大きく損なう恐れがある(公園面積の減少等)	▲	影響なし	◎	影響なし	◎
			大井中央公園	案3に比べ影響は小さい	○	案3に比べ影響は小さい	○	公園機能を大きく損なう恐れがある(公園面積の減少等)	▲
		自然環境	重要な動物の生息環境に影響を与える可能性はあるが、植物の生育環境や生態系に影響を与える可能性は小さい						
	景観	高架橋の存在により景観を損なう可能性がある	△	トンネル区間は周辺の景観を損なわない	○	高架橋の存在により景観を損なう可能性がある	△		
	80%	②災害への影響	浸水	高架橋のため影響なし	◎	トンネル部の浸水対策が必要となる	▲	高架橋のため影響なし	◎
			地震	高架橋は兵庫県南部地震(H7.1)規模に耐えられる耐震構造となっている	◎	一般的にトンネルは地震に強いと評価される	◎	高架橋は兵庫県南部地震(H7.1)規模に耐えられる耐震構造となっている	◎
	84%	③空港機能・道路交通への影響	空港の高さ制限はクリアするものの、航空路と高架橋が近接する(高さ制限と道路空間との離隔の余裕が殆どない箇所が生じる)さらに航空機の離発着時にパイロットに心理的影響を与える可能性がある	△	トンネルのため、空港の高さ制限の影響はない	◎	空港の高さ制限はクリアするものの、航空路と高架橋が近接する(高さ制限と道路空間との離隔の余裕が殆どない箇所が生じる)さらに航空機の離発着時にパイロットに心理的影響を与える可能性がある	△	
高架橋のため航空機の進入灯の一部改良が必要			△	トンネルのため進入灯への影響はない	◎	高架橋のため航空機の進入灯の全面的な改良が必要	▲		
航空機が高架橋上空を通過する際の車の脇見事故が懸念される			△	トンネル走行中は航空機が見えないため、案1、案3より脇見事故の懸念は小さい	○	航空機が高架橋上空を通過する際の車の脇見事故が懸念される	△		
71%	④工事期間中の影響	交通	一般交通への影響は最も大きい	▲	一般交通への影響は、案1に比べ小さい	△	一般交通への影響は、案1、案2に比べ小さい	○	
		国道3号への影響	空港口交差点の高架橋工事による長期交通規制が生じる	▲	工法によっては、交通規制は生じない	○	国道3号上空の高架橋工事による交通規制が生じる	△	
64%	その他	建設期間	高さ制限内での工事に加え夜間工事が多くなることが想定され、建設期間が長期化する可能性がある	▲	一般的な高架橋と比較し、トンネル工事のため建設期間がかかる	○	高さ制限内での工事に加え夜間工事が多くなることが想定され、建設期間が長期化する可能性がある また、案1に比べ延長が長い分、建設期間を要する	△	
		建設費	一般的に高架橋はトンネルより安価だが、高さ制限内での工事に加え夜間工事が多くなることが想定され、建設費用が増大する可能性があるため、案2との差は小さくなる	▲	一般的な高架橋と比較し、トンネル工事のため建設費は割高となる	○	高さ制限内での工事に加え夜間工事が多くなることが想定され、一般的に高架橋に比べ建設費用が増大する可能性がある また、案1に比べ延長が長い分、建設費用を要する	▲	
		(参考)概算建設費用 ※消費税率10%の場合	450億円程度		500億円程度		470億円程度		

※概算建設費用は、今後、詳細に道路線形・構造等を検討する中で、変更が生じる可能性がある。

5. 概略計画(ルート)案の選定

5. 概略計画(ルート)案の選定

複数案の比較評価と市民意見の集計結果等を総合的に判断すると『案2(トンネル案)』が有力案として考えられる。

今後、環境影響評価「配慮書」の大臣意見等を踏まえながら、概略計画(ルート)案を決定する。

《案2(トンネル案)が有力案と考えられる主な理由》

■比較評価

○他の案に比べ

- ・トンネルのため、航空機の運航や車の脇見事故の懸念が高架橋より小さい等道路交通に対し、安全性が優れている
- ・大気、騒音など環境面の影響が最も小さい
- ・工事期間中において航空機の運航・道路交通へ与える影響が小さい

○トンネルの浸水については、周囲から雨水が流れ込まない道路構造を検討し、さらに強制排水(ポンプ)施設の設置等により対策が可能

○案1(高架案)・案3(迂回案)は、空港の高さ制限内での工事となる等、一般的な高架橋に比べ建設費が増大する可能性がある

■市民意見等

○アンケート結果では、「空港機能や道路交通への影響を少なくすること(安全性の確保)」について「特に配慮すべき・配慮すべき」とする意見が最も多い

○自由意見においても、空港機能や道路交通への影響(安全性)についての関心が高く、その中でも、高架橋は飛行機事故を懸念する意見や飛行機事故のリスクを考えるとトンネル案が良いとする意見が多い

