

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2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9月7日

福岡市 住宅都市局

# <計画検討区間>

## (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



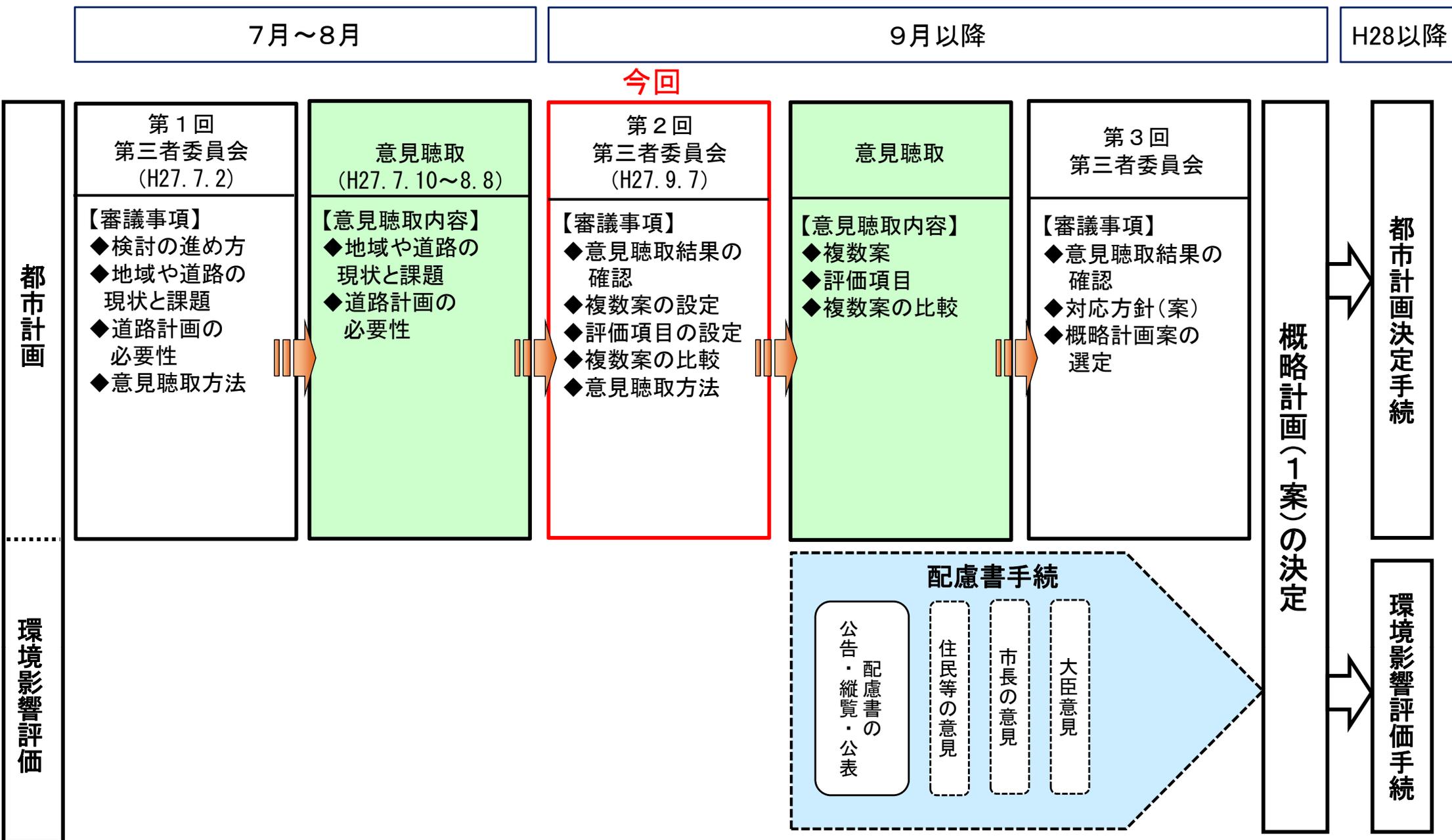
## 目 次

- |                   |       |
|-------------------|-------|
| 1. 概略計画の検討の進め方(案) | ・・・3  |
| 2. 前回審議内容         | ・・・6  |
| 3. 第1回意見聴取の結果     | ・・・8  |
| 4. 複数案の検討         | ・・・17 |
| 5. 第2回意見聴取方法(案)   | ・・・21 |

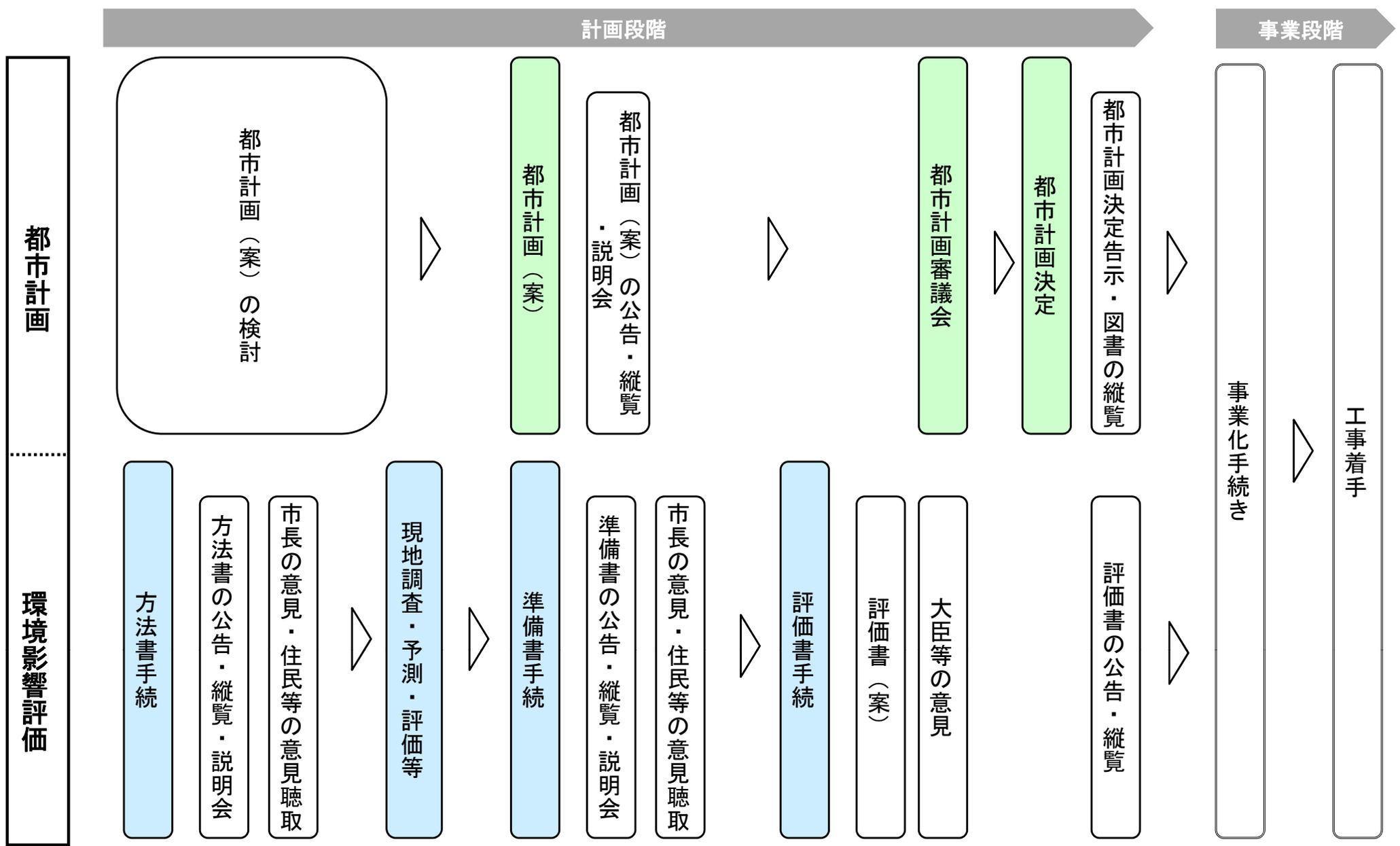
資料1及び資料2は、環境影響評価法(平成9年法律第81号)第3条の3第1項の規定による計画段階環境配慮書の案を兼ねる

# 1. 概略計画の検討の進め方(案)

# 1. 概略計画の検討の進め方(案)



# (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1回第三者委員会の概要

#### ■開催日

- ・平成27年7月2日

#### ■議題

- ・検討の進め方、地域や道路の現状と課題、道路計画の必要性、意見聴取方法

### (2) 第1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  |
|---|---|
| ○検討の進め方 <ul style="list-style-type: none"> <li>・検討スケジュールは短期間であるが妥当か。</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・事例を参考にしつつ、関係機関等と協議を行いながら、適切に検討を進める。</li> </ul>  |
| ○現状と課題、道路計画の必要性について <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通計画全体として課題を考えていくべき。</li> <li>・交通計画全体を考えると、モーダルシフトや地下鉄との適切な分担も必要。</li> <li>・「福岡市都市交通基本計画」からのアプローチも必要ではないか。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・「福岡市都市交通基本計画」の方針などを踏まえ、ご指摘の内容を課題に追加し、道路計画の必要性を検討した。<br/>(参考資料2 p5, p30~p33)<br/>(参考資料3 p2)</li> </ul> |
| ○意見聴取について <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路計画の全体スケジュールを示し、今後もどの段階でどのような意見を述べる機会があるか周知すること。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域への説明会では、全体の計画策定の流れを説明するとともに、段階ごとに意見を述べる機会があることを説明した。</li> <li>・アンケート等のHP掲載資料等に記載し、周知した。</li> </ul>  |

# 3. 第1回意見聴取の結果

# 3. 第1回意見聴取の結果

## (1) 意見聴取の目的

・地域や道路の現状と課題、道路計画の必要性の意向を把握する

## (2) 意見聴取の結果

| 範囲   | 対象  | 意見聴取の方法 |   |
|------|-----|---------|---|
| 広域   | 一般  | アンケート調査 | WEB等<br>・828回答<br><br>チラシ等<br>・情報プラザ、区役所等にアンケート設置：496回答 |
|      | 企業等 | 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)：31社                      |
| 周辺地域 | 一般  | 説明会     | ・空港周辺等：10箇所   |
|      | 企業等 | オープンハウス | ・国内線旅客ターミナルロビー：245回答                                    |

意見聴取期間 : 平成27年7月10日～8月8日  
 アンケート回答数 : 1569件 (WEB等, チラシ等, オープンハウスの合計)

### ■配布アンケート

アンケートにお答えください

**■回答の提出方法**  
 ・回答は、付属の「アンケート回答用 返信はがき」に記入し、郵便ポストに投入してください。  
 ・福岡市のHPでの回答は、回答用紙をダウンロードして、回答を下記アドレスまで送信してください。  
 E-mail: senyoudouHUP@city.fukuoka.lg.jp  
**■が切**  
 平成27年8月8日までに投入(又は送信)いただきますよう、お願いいたします。  
 (当日消印有効)  
 ※いただいたご質問等は、統計的な整理のみ使用いたします。また、他の目的での使用や、第三者に提供することはありません。

**問1 福岡空港の利用、空港の近くに用事がある、自動車などで空港の近くを通過するなどの場合の状況についてお聞きします。(選択肢より選択)**  
 当てはまらない方は、問2(次のページ)にお進みください。

**(1) 主な目的はなんですか。**  
 (当てはまる番号を1つ選び、回答欄の数字を○で囲んでください。)  
 ① 飛行機を利用するため ② ①飛行機を利用するため以外  
**①と答えられた方にお聞きします。 ②と答えられた方にお聞きします。**

**(2) 飛行機を利用する目的はなんですか。**  
 (最も当てはまる番号を1つ選び、回答欄の数字を○で囲んでください。)  
 ① 実務 ② 通勤・通学 ③ 娯楽 ④ その他 ⑤ 実務、通勤、通学、娯楽 ⑥ その他  
**みなさんにお聞きします。**

**(3) その目的の頻度はどのくらいですか。**  
 (最も当てはまる番号を1つ選び、回答欄の数字を○で囲んでください。)  
 ① ほぼ毎日 ② 2～3日/週 ③ 2～3日/月 ④ 2～3日/年 ⑤ 数年に1回又は今年が初めて

**(4) その目的の主な交通手段は何ですか。**  
 (最も当てはまる番号を1つ選び、回答欄の数字を○で囲んでください。)  
 ① 自家用車(送迎含む) ② バス ③ タクシー ④ 乗用車(貸物車含む) ⑤ 地下鉄 ⑥ 自転車 ⑦ 徒歩 ⑧ その他(記入例)  


**(4)で「1～4」と答えられた方にお聞きします。 (4)で「5～8」と答えられた方にお進みください。**

**(5) 都市高速道路を利用しますか。**  
 (最も当てはまる番号を1つ選び、回答欄の数字を○で囲んでください。)  
 ① ほぼ毎日利用する ② 時々利用する ③ 利用しない

**(5)で「1～2」と答えられた方にお聞きします。 (5)で「3」と答えられた方にお進みください。**

**(6) 以下の中でよく使う出口はどこですか。**  
 (最も当てはまる番号を1つ選び、回答欄の数字を○で囲んでください。)  
 ① 空港通り ② 福岡 ③ 博多駅 ④ 月隈 ⑤ 中央 ⑥ 西 ⑦ その他 ⑧ 分からない

**問2 福岡空港関連 自動車専用道路の計画についてお聞きします。**

**(7) 自家用車やバス等を利用した国内線旅客ターミナルへのアクセスについてどのように思いますか。**  
 (それぞれを項目について、考えに最も当てはまる番号を1つ選び、回答欄の数字を○で囲んでください。)

| 項目  | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|---|
| 1) 都市高速道路のランプから国内線ターミナルまで繋がっており一般道を走行すること | ① | ② | ③ | ④ | ⑤ |
| 2) 大宮方面から空港通りランプを利用できないこと                 | ① | ② | ③ | ④ | ⑤ |
| 3) 一般道が混雑していること                           | ① | ② | ③ | ④ | ⑤ |
| 4) その他不便と思うこと(自由回答)                       |   |   |   |   |   |

**(8) 空港周辺の道路について、どのように思いますか。**  
 (最も当てはまる番号を1つ選び、回答欄の数字を○で囲んでください。)  
 ① 良好である ② やや良好である ③ 普通 ④ やや不満足 ⑤ 不満足 ⑥ 分からない

**(9) 空港周辺の道路の状況についてどのように思いますか**  
 (最も当てはまる番号を1つ選び、回答欄の数字を○で囲んでください。)  
 ① 良好である ② やや良好である ③ 普通 ④ やや不満足 ⑤ 不満足 ⑥ 分からない

**(10) 空港周辺の道路を計画する場合、国内線旅客ターミナルのアクセス改善や混雑緩和以外で、最も重視すべきものは何だとお考えですか。**  
 (最も当てはまる番号を1つ選び、回答欄の数字を○で囲んでください。)  
 ① 生活道路(住宅など)の整備 ② 乗客への影響を少なくすること ③ 交通事故の減少 ④ 運行時間の短縮 ⑤ 災害に強い ⑥ その他(自由回答)

**(10) その他、議論や重視すべきことなど。(自由回答)**

**すべての方にお聞きします。(選択肢より選択)**  
 (当てはまる番号を1つ選び、回答欄の数字を○で囲んでください。)

**(1) 住所** 福岡市 ① 東区 ② 博多区 ③ 中央区 ④ 南区 ⑤ 城南区 ⑥ 早良区 ⑦ 西区 ⑧ 福岡市以外( 南・東・北) ⑨ 福岡県内( 都・道・市・町)

**(2) 性別** ① 男性 ② 女性

**(3) 年齢** ① 10歳代 ② 20歳代 ③ 30歳代 ④ 40歳代 ⑤ 50歳代 ⑥ 60歳代 ⑦ 70歳代以上

**(4) 職業** ① 会社員・公務員・団体職員 ② 自営業 ③ 学生 ④ 家事手伝い ⑤ 専業主婦・専業主夫 ⑥ 無職 ⑦ その他( )

**(5) 自動車運転免許証の有無** ① 有 ② 無

**(6) 自動車運転** ① する ② しない

ご協力ありがとうございました

■アンケート調査(市役所ロビー)



■ヒアリング調査



■説明会

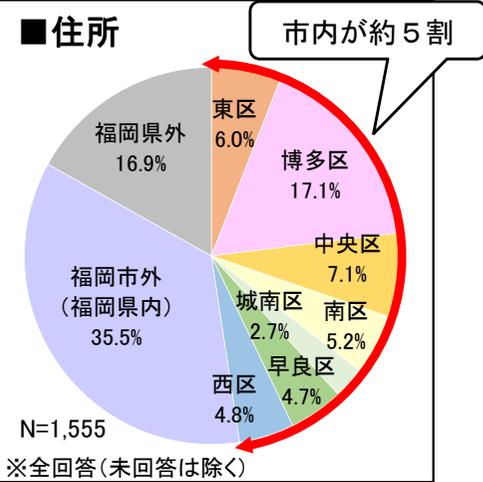


■オープンハウス(福岡空港)

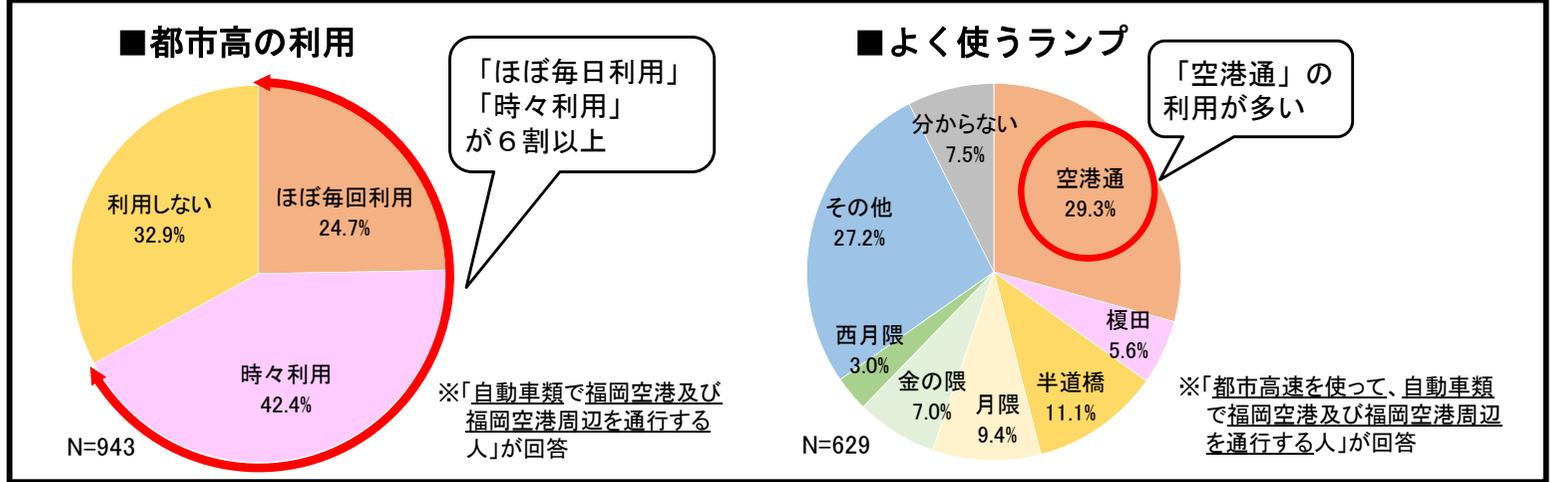


### (3) アンケート調査結果の概要

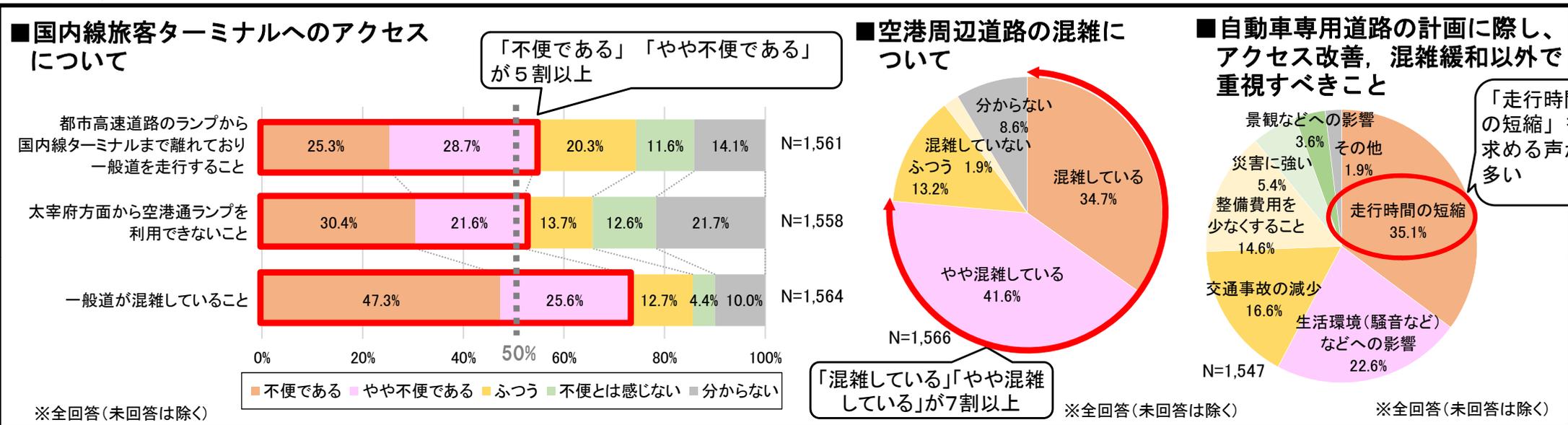
#### 回答者属性



#### 自動車等で福岡空港及び福岡空港周辺を通行する際の都市高利用状況



#### 利用者の実感

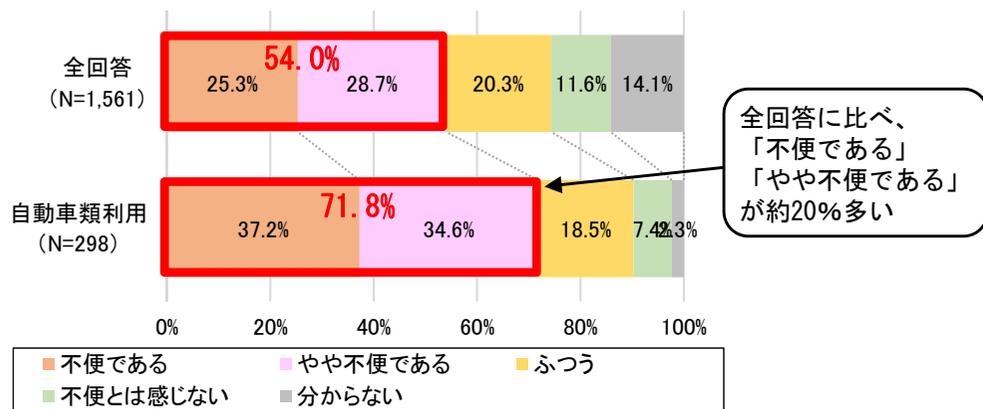


### (3) アンケート調査結果の概要

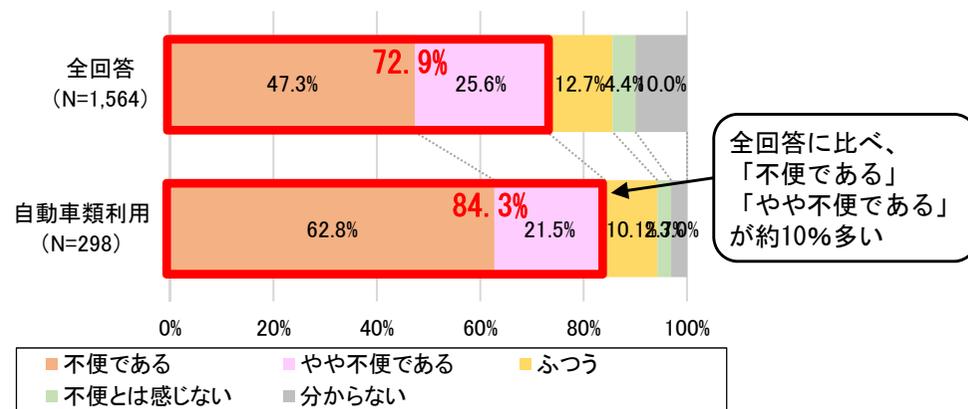
利用者の実感 (全回答者と、都市高を使って空港周辺を通行する自動車類利用の比較)

#### 国内線旅客ターミナルへのアクセスについて

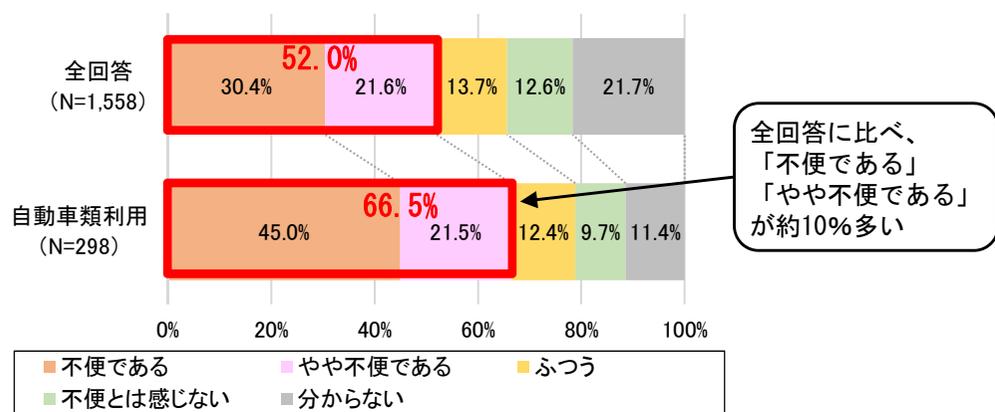
##### ①都市高速道路のランプから国内線ターミナルまで離れており一般道を走行することについて



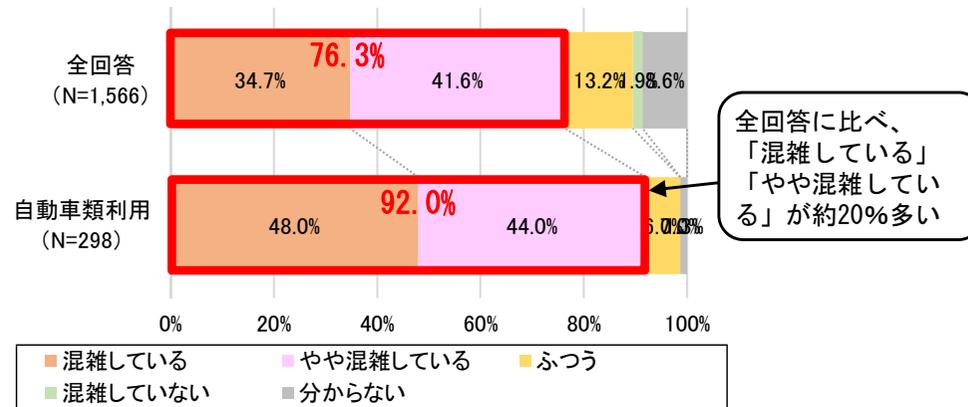
##### ③一般道が混雑していることについて



##### ②太宰府方面から空港通ランプを利用できないことについて



#### 空港周辺道路の混雑について



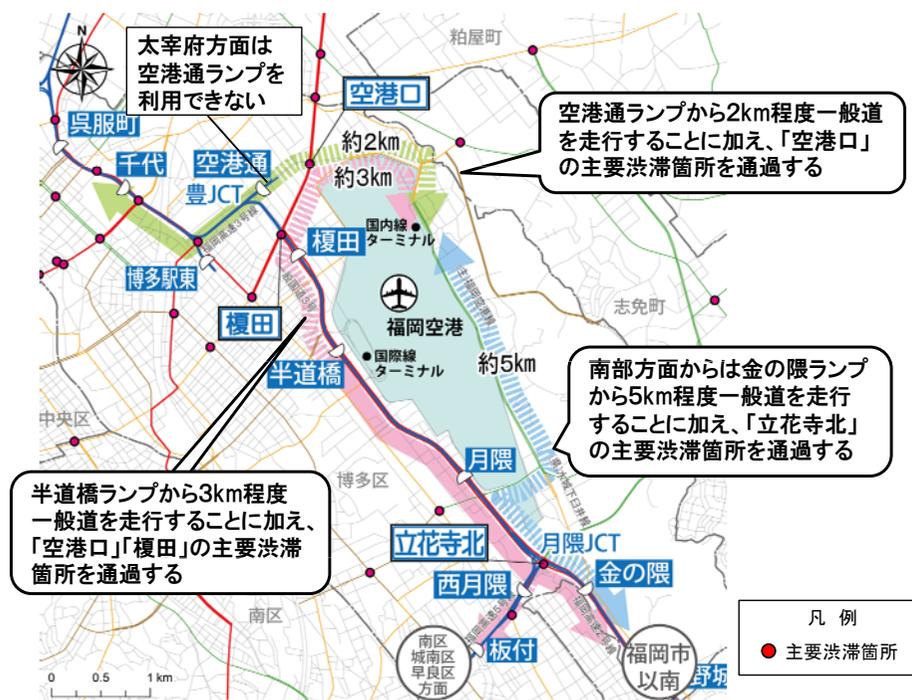
※自動車類: 自家用車、バス、タクシー、商用車(貨物車含む)

## (4) 空港アクセスに関する意見

- 空港場内へ都市高速から直接乗り入れできるように。(住民：福岡市)
  - 九州の主要空港であるのに各県(太宰府方面)からのアクセスが悪いのは早く改善すべき(住民：福岡市)
  - 貴重品輸送で空港周辺と市内各地を行き来する際、防犯上安全で定時性がある都市高速を通行するが、空港通ランプまでが遠く、納入時間に遅れた。(企業：警備会社)
  - 空港通ランプを降りてからの渋滞で、貨物ターミナルへの搬送遅れが年数回ある。海外便で遅れるとハブ空港を經由して早い便を探す等の対応をしており、その場合の負担は大きい。(企業：物流会社)
  - 南からは都市高速を使っても空港近くに降りられないので、都市高速を使おうと思わない。(住民：福岡市)
  - 福岡は都市部から空港まで近く地下鉄もあるので他の県より大変便利だと思う。(住民：福岡市) など
- ※アンケート調査による自由回答、述べ733件中、アクセスに関する意見は177件、不便でない等とする意見は10件。

### (参考) 都市高速道路と国内線ターミナルのアクセス状況

- 国内線旅客ターミナルへのアクセスについては、空港通ランプから2km程度、また南部方面からは金の隈ランプや半道橋ランプから3～5km程度一般道を走行することに加え、「空港口」「榎田」「立花寺北」の主要渋滞箇所を通過することになる



## (5) 空港周辺の道路状況に関する意見

- 国内線ターミナルから天神などへの乗車について、空港通ランプから**渋滞時は空港口交差点で4回も停止**することがあり、空港通ランプ前で料金がかさみ、お客様から不満が挙がっている。（企業：タクシー）
  - 天神から国内線ターミナルへお客様を搬送する際、都市高速前後の**一般道の渋滞**により、都市高速通行も下道通行時と5分と変わらないことがあり、**都市高速を利用するメリットがない**。（企業：タクシー）
  - 空港周辺の顧客から警備の呼び出しがあった際、渋滞で到着が遅れてクレームが入った。（企業：警備会社）
  - 半道橋ランプで降りた後に混雑**しているため、金の隈ランプで降りて国内線側の県道を利用することがある。（企業：物流会社）
  - 都市高速延伸の影響で一般道が渋滞しないように（住民：福岡市）
- ※アンケート調査による自由回答意見述べ733件中、道路状況に関する意見は182件、渋滞してない等の意見は5件

### (参考) 渋滞状況

- 「空港口」「榎田」「立花寺北」交差点は主要渋滞箇所を選定されている
- 周辺道路は混雑度<sup>※1</sup>が1.25を超え、交通量も多い
- 「空港口」交差点の前後区間は、時間帯（8時台、18時台）によって走行性が低下している



| 凡例       |               |
|----------|---------------|
| 混雑度      | 交通量(台/日)      |
| 1.5以上    | 30,000以上      |
| 1.25~1.5 | 15,000~30,000 |
| 1.0~1.25 | 15,000未満      |
| 1.0未満    | ● 主要渋滞箇所      |

資料：H22道路交通センサス、「地域の主要渋滞箇所」（福岡国道事務所H25.1.25）

※1 混雑度：交通量/交通容量。混雑度が1.25を超えるとピーク時間帯の前後へも混雑が広がる可能性が高まる

●km/h：高速バスの旅行速度調査結果<sup>※2</sup>

※2 福岡空港発着の高速バスを対象にした旅行速度調査結果（H25.11.26福岡市）

## (6) 交通事故に関する意見

- 空港口交差点は渋滞で停止や発進の繰り返しが多く、前方車両と追突事故を起こしたことがある。（企業：物流会社）
- 空港周辺は土地勘がない車両（他県ナンバー、レンタカー等）が多いことから、急な車線変更をする車両等があり、搬送中危険を感じることもある。（企業：物流会社）
- 国道3号榎田交差点の左折フリー箇所（空港側⇒半道橋方面）で追突事故に遭い商談に遅れた。（企業：物流会社）
- 半道橋ランプ乗車のため中央線よりの車線を通行している時、国道3号国際線北口交差点の右折車が右折レーンを越えて直進車線まではみ出しており、前方車両の急な減速により追突事故の危険を感じた。（企業：物流）
- 空港口交差点付近はレンタカーが多く、福岡の道案内表示が悪いためか事故が多い。（住民：福岡市）

など

※アンケート調査による自由回答意見述べ733件中、事故に関する意見は29件

### (参考) 事故危険性

- 国道3号は、事故危険区間リストに選定された箇所が多い
- 自動車専用道路は、一般道に比べ死傷事故率が低い傾向にある

#### 事故危険区間リスト

・国土交通省『事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)』において、福岡県内約480kmの直轄国道を対象とし、交通安全対策を効率的に実施するために、事故データや地域の声を踏まえて、優先的に検討する区間をリスト化したもの



▲ 空港周辺の事故危険性の高い箇所（直轄国道のみ、単路は除く）

資料：H24年度福岡県事故危険区間リスト（九州地方整備局）

### (7)その他の意見

- 計画道路の線形、区間、新設ランプの位置等を検討されるにあたり、それらが大井二丁目に近接する場合は、住宅も有ることから、生活環境（騒音・振動・大気等）にも配慮した計画及び施工であればと思う。（住民：福岡市）
  - 空港への乗り入れが便利になれば、自ずと周りの環境も改善されると思う。（住民：新宮町）
  - 景観と騒音については十分に検討してほしい。（住民：福岡市）
  - 目的地別に信号数を出来る限り減らし立体交差にすると、時間も短縮でき事故も減少する（住民：福岡市）
  - 周辺自然環境への配慮（住民：福岡市）
  - 維持管理の容易さ（住民：福岡市）    ○費用（住民：福岡市）    ○整備期間（住民：筑後市）    など
- ※アンケート調査による自由回答意見述べ733件中、その他の意見は359件、反対等の意見が28件

### (参考) 環境

(大気環境・騒音)  
(自然環境)

- 騒音は、国道3号の半道橋で夜間の環境基準値を超えている
- 大気環境は、2地点（吉塚、比恵）でいずれも環境基準値以下となっている
- 計画検討区間及びその周辺には、貴重生物の生息域、公園、学校、病院などが広く分布している



▲空港周辺の騒音、大気環境状況

資料：H25年度の環境監視の結果、H25年度福岡市自動車騒音・道路交通振動測定結果（H25年度）



資料：福岡市都市計画総括図、福岡市の文化財（福岡市HP）、福岡市環境配慮指針改訂版（H19.2）、ふくおか医療情報ネット（福岡県メディカルセンター）

## (8) 道路計画の必要性

### 第1回第三者委員会

#### 交通体系の望ましい姿（福岡市都市交通基本計画）

○都市の骨格を形成する総合交通体系の構築

#### 地域や道路の現状・課題

- 空港アクセス手段の約5割(※)は、バス・自家用車等
- 都市高速道路から国内線旅客ターミナルまで2~5km程度一般道を走行する必要がある
- 太宰府方面から「空港通」ランプは利用できない
- 空港周辺の幹線道路は混雑し、自動車の旅行速度は低く、また、事故危険性の高い箇所が多い

(※)「平成23年度航空旅客動態調査」(H26.3)における、福岡空港の利用交通手段の構成比より

### 第1回意見聴取の結果

- 国内線旅客ターミナルへのアクセスについては「不便である」「やや不便である」とする意見が7割以上（自動車類利用者）
- 空港周辺の道路については「混雑している」「やや混雑している」とする意見が9割以上（自動車類利用者）
- 「走行時間の短縮」を求める声が多い など

### 方向性

- ◎国内線旅客ターミナルへのアクセス改善
- ◎空港周辺幹線道路の混雑緩和
- ◎事故危険性の低減
- ◎沿道環境への影響の低減



主要渋滞箇所：福岡県交通渋滞対策協議会で選定された交通渋滞が発生しやすい箇所。

(平成25年1月公表)

## 4. 複数案の検討

## 4. 複数案の検討

### (1) 複数案(ルート)の基本的な考え方

- 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

### (2) ルート検討上の留意点

空港が近接していることから、航空法による高さ制限など航空機の安全な運航に配慮したルートを検討する



■ 航空路と道路が近接 (航空法による高さ制限)

1



■ 航空保安関係施設 (進入灯)

2



# 4. 複数案の検討

## (3) 複数案の概要

※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）   |
| <p>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（<b>高架橋</b>または<b>トンネル</b>）で立体交差し、国内線ターミナル方面へ延伸するルート</p>                         |   | <p>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<b>高架橋</b>で立体交差し、国内線ターミナル方面へ延伸するルート</p>   |
| <p>○特徴<br/>国道3号空港口交差点について、<b>高架橋</b>で立体交差。<br/>※ただし、高さ制限と道路空間との離隔が殆どない。</p>                                       | <p>○特徴<br/>国道3号空港口交差点について、<b>トンネル</b>で立体交差。</p>   | <p>○特徴<br/><b>高架橋</b>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>  |
| <p>【延長約2km】</p>  <p>至 太宰府方面</p> | <p>【延長約2.5km】</p>  <p>至 太宰府方面</p> | <p>【延長約2.5km】</p>  <p>至 太宰府方面</p> |

## (4) 複数案の比較(案)

| 評価項目                |                            |  | 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構で立体交差し、国内線ターミナル方面へ延伸するルート<br>【延長約2km】                               | 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<br>【延長約2km】                      | 空港の高さ制限と道路空間との離隔を十分確保しながら、国道3号を高架構で立体交差し、国内線ターミナル方面へ延伸するルート<br>【延長約2.5km】             |
| 道路整備による効果・改善される点    | アクセス改善                     | 都市高速延伸による所要時間の短縮(ピーク時)   | 空港ランプ～空港口～空港<br>現況6.9分⇒1.6分(5.3分短縮)   | 空港ランプ～空港口～空港<br>現況6.9分⇒1.6分(5.3分短縮)   | 空港ランプ～空港口～空港<br>現況6.9分⇒2.2分(4.7分短縮)   |
|                     |                            | 半道橋ランプ～空港口～空港  | 現況13.2分⇒3.5分(9.7分短縮)  | 現況13.2分⇒3.5分(9.7分短縮)  | 現況13.2分⇒3.7分(9.5分短縮)  |
|                     |                            | 金の隈ランプ～西月隈～空港南口  | 現況14.7分⇒6.0分(8.7分短縮)  | 現況14.7分⇒6.0分(8.7分短縮)  | 現況14.7分⇒6.2分(8.5分短縮)  |
| 緩和                  | 混雑                         | 主要渋滞箇所の通行 ※( )は交差点名  | ・3箇所(空港口、榎田、立花寺北)を回避<br>・空港口交差点の東側に出入口を設けることにより、都市高利用者は空港口交差点を経由しないため、同交差点の交通負荷が軽減される                 | ・3箇所(空港口、榎田、立花寺北)を回避<br>・空港口交差点の東側に出入口を設けることにより、都市高利用者は空港口交差点を経由しないため、同交差点の交通負荷が軽減される         | ・3箇所(空港口、榎田、立花寺北)を回避<br>・空港口交差点の東側に出入口を設けることにより、都市高利用者は空港口交差点を経由しないため、同交差点の交通負荷が軽減される |
| 交通低減                | 事故危険区間リスト選定箇所の通行 ※( )は交差点名 | 空港ランプ～空港口～空港   | 1箇所を回避(空港口)   | 1箇所を回避(空港口)   | 1箇所を回避(空港口)   |
|                     |                            | 半道橋ランプ～空港口～空港  | 5箇所を回避(空港口、榎田、榎田2丁目、国際線北口、半道橋出口)  | 5箇所を回避(空港口、榎田、榎田2丁目、国際線北口、半道橋出口)  | 5箇所を回避(空港口、榎田、榎田2丁目、国際線北口、半道橋出口)  |
|                     |                            | 金の隈ランプ～西月隈～空港南口  | 2箇所を回避(西月隈3、上月隈)  | 2箇所を回避(西月隈3、上月隈)  | 2箇所を回避(西月隈3、上月隈)  |
| 道路整備による影響           | 生活環境等への影響                  | 大気質  | 住居系の土地利用をしている地域を通過するが、既存道路空間を活用するため、影響を与える可能性は小さい   | 住居系の土地利用をしている地域を通過するが、既存道路空間の活用及び一部区間をトンネル化するため、案1、案3より影響を与える可能性は小さい                          | 住居系の土地利用をしている地域を通過するが、既存道路空間を活用するため、影響を与える可能性は小さい                                     |
|                     |                            | 騒音   | 住居系の土地利用をしている地域を通過するため、影響を与える可能性がある   | 住居系の土地利用をしている地域を通過するが、一部区間をトンネル化するため、案1、案3より影響を与える可能性は小さい                                     | 住居系の土地利用をしている地域を通過するため、影響を与える可能性がある   |
|                     |                            | 地盤(地下水位)   | 高架構のため地下水位への影響は回避すると考えられ、地盤へ影響を与える可能性は案2より小さい   | 地下構造物の存在により地下水位等への影響の可能性がある   | 高架構のため地下水位への影響は回避すると考えられ、地盤へ影響を与える可能性は案2より小さい   |
|                     |                            | その他(公園)  | ・榎田中央公園への影響が大きい<br>・大井中央公園への影響は案3に比べ小さい   | ・榎田中央公園への影響なし<br>・大井中央公園への影響は案3に比べ小さい   | ・榎田中央公園への影響なし<br>・大井中央公園への影響が大きい  |
| 自然環境への影響(動物・植物・生態系) | 道路・空港機能への影響                | 自然環境への影響(動物・植物・生態系)  | ・吉塚新川の重要な種(貴重生物など)の生息環境の改変が考えられる<br>・植物、生態系については、概ね回避すると考えられる   | ・吉塚新川の重要な種(貴重生物など)の生息環境の改変が考えられる<br>・植物、生態系については、概ね回避すると考えられる                                 | ・吉塚新川の重要な種(貴重生物など)の生息環境の改変が考えられる<br>・植物、生態系については、概ね回避すると考えられる                         |
|                     |                            | 道路・空港機能への影響  | ・自動車専用道路高架構と滑走路が近接する(滑走路端から600m前後)<br>・高架構のため空港の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<br>・高架構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、空港の高さ制限に係る影響は特になし   | ・自動車専用道路高架構と滑走路が近接する(滑走路端から900m前後)<br>・高架構が航空機の進入灯の視認を阻害するため、進入灯の全面的な改良が必要            |
|                     |                            | 災害(浸水)時の影響   | 高架構のため影響なし  | トンネル部の浸水対策が必要となる  | 高架構のため影響なし  |
| 工事期間中の影響            | 道路(周辺交通への影響)               | ・既存道路(空港通り)における交通規制が多い<br>・空港口交差点において、高架構工事による長期交通規制が生じる                         | ・既存道路(空港通り)における交通規制が多い<br>・空港口交差点において、非開削工法を採用する場合、交通規制は生じない  | ・既存道路を迂回するため交通規制は案1、案2と比較しない<br>・空港口交差点の交通規制は生じない   |   |
|                     | 空港(航空機の運航への影響)             | 高架構工事にともない、航空機の運航への影響が懸念される  | 空港の運用に支障がない施工が可能と考えられる  | 進入灯の改良中は、現況の進入灯の視認障害となる可能性があるため、進入灯の運用停止が数か月間続くことになり、視界不良時の就航率が下がる                            |   |
| その他                 | 建設期間                       | 高さ制限内での高架構工事であるとともに、空港口交差点の交通規制により夜間工事が多くなることが想定されることから、建設期間が長期となる可能性がある         | 一般的な高架構と比較し、トンネル工事のため建設期間がかかる   | 高さ制限内での高架構工事であるため、夜間工事が多くなることが想定されることから、案1に比べ延長が長くなることから、建設期間が長期となる可能性がある                     |   |
|                     | 建設費                        | 高さ制限内での高架構工事であるとともに、空港口交差点の交通規制により夜間工事が多くなることが想定されることから、一般的な高架構に比べ建設費が増大する可能性がある | 一般的な高架構と比較し、トンネル工事のため建設費は割高となる  | 高さ制限内での高架構工事であるため、夜間工事が多くなることが想定されることから、一般的な高架構に比べ建設費が増大する可能性がある<br>また、案1に比べ延長が長くなる分建設費が割高となる |   |

## 5. 第2回意見聴取方法(案)

# 5. 第2回意見聴取方法(案)

## (1) 目的

複数案及び比較項目について意見を把握する

## (2) 対象者と意見聴取方法

| 対象者 | 意見聴取の方法  |
|-----|--|
| 市民等 | WEB等（福岡市ホームページにアンケートなど）<br>チラシ等（情報プラザ，区役所等にアンケート設置）<br>地域説明会 |
| 企業等 | ヒアリング形式  |

## (3) 意見聴取の内容

1. 回答者の属性
2. 福岡空港及び周辺地域の利用状況
3. 複数案及び評価項目について

### (参考) アンケート(案)

問1 ご自身についてお答えください。(選択肢より選択)

|                |   |
|----------------|---|
| (1)住所          | 福岡市 (東区・博多区・中央区・南区・城南区・早良区・西区)<br>福岡市以外 (市・町)<br>福岡県外 (都・道・府・県) |
| (2)性別          | ①男性 ②女性   |
| (3)年齢          | ①10歳代 ②20歳代 ③30歳代 ④40歳代 ⑤50歳代 ⑥60歳代<br>⑦70歳代以上                  |
| (4)職業          | ①会社員・公務員・団体職員 ②自営業 ③学生 ④家事手伝<br>⑤専業主婦・専業主夫 ⑥アルバイト・パート ⑦その他 ( )  |
| (5)自動車運転免許証の有無 | ①有 ②無   |
| (6)自動車利用の有無    | ①する ②しない  |

問2 福岡空港及び周辺地域の主な利用状況についてお聞きします。(選択肢より選択)

|                                  |   |
|----------------------------------|---|
| (1)主な目的                          | ①空港利用<br>②空港利用以外<br>[a.通勤・通学 b.業務 c.私用 d.その他 ( )]           |
| (2)頻度                            | ①ほぼ毎日 ②2~3日/週 ③2~3日/月 ④2~3日/年<br>⑤数年に1回                     |
| (3)主な手段                          | ①自家用車(送迎含む) ②バス ③タクシー ④商用車(貨物車含む)<br>⑤地下鉄 ⑥自転車 ⑦徒歩 ⑧その他 ( ) |
| (3)の回答が①~④の場合<br>は左記の次の質問にお答え下さい | (4)都市高速利用の有無 ①ほぼ毎回利用する<br>②時々利用する<br>③利用しない                 |
| (5)利用ランプ                         | ①空港通 ②榎田 ③半道橋 ④月隈<br>⑤金の隈 ⑥西月隈 ⑦その他 ⑧わからない                  |

問3 別紙の「複数案の比較(案)」に記載しているもの以外に、複数案や評価項目で考慮した方がよい内容をお書きください。

|  |
|--|
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |

問4 その他「福岡空港関連 自動車専用道路」について、ご意見等ございましたら、ご自由にお書きください。

|  |
|--|
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |