

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
	大気環境	大気質 騒音	道路の存在	自動車の走行	
環境の自然的構成要素の良好な状態の保持を旨として調査、予測及び評価されるべき構成要素	大気環境	大気質		○	自動車の走行に伴って発生する排気ガス等が、住居系土地利用に環境影響を及ぼすおそれがあるため選定。
		騒音		○	自動車の走行に伴って発生する騒音が、住居系土地利用に環境影響を及ぼすおそれがあるため選定。
生物の多様性の確保及び自然環境の体系的保全を旨として調査、予測及び評価されるべき構成要素	動物	動物	○		道路の存在に伴い、重要な動物への環境影響を及ぼすおそれがあるため選定。
		植物	○		道路の存在に伴い、重要な植物への環境影響を及ぼすおそれがあるため選定。
		生態系	○		道路の存在に伴い、生態系の保全上重要であり、まとめて存在する自然環境への影響を及ぼすおそれがあるため選定。

注) ○：選定する項目。住居系土地利用：住居、学校、病院。まとめて存在する自然環境：風致地区、特別緑地保全地区。

計画段階配慮事項に係る調査、予測及び評価の結果

- 道路を計画する際に重視すべきであると住民等が考えている騒音、大気質については、案1（高架案）、案3（迂回案）よりも、案2（トンネル案）の方が影響を与える可能性は小さいと評価する。
- 動物については全ての案で影響の可能性があると評価する。植物、生態系については全ての案で影響を与える可能性は小さいと評価する。そこで、具体的なルートや道路構造等を決定する段階においては、出来る限り住居や動物の重要な生息地等に配慮して計画する。
- 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、予測及び評価を行い、必要に応じて適切な環境保全措置を検討する。

計画段階配慮事項	案1	案2	案3
大気質	本ルートは住居系土地利用の地域を高架橋で通過するが、既存道路空間を活用することから、大気質の影響は概ね回避するものと予測する。 沿道の大気質に影響を与える可能性は小さいと評価する。	本ルートは住居系土地利用の地域を通過するが、既存道路空間の活用及びトンネル化により、大気質の影響は概ね回避するものと予測する。 沿道の大気質に影響を与える可能性については、案1、案3よりも小さいと評価する。	本ルートは住居系土地利用の地域を高架橋で通過するが、既存道路空間を活用することから、大気質の影響は概ね回避するものと予測する。 沿道の大気質に影響を与える可能性は小さいと評価する。
騒音	本ルートは住居系土地利用の地域を高架橋で通過するものと予測する。 沿道の騒音に影響を与える可能性があるとして評価する。	本ルートは住居系土地利用の地域を通過するが、一部トンネル化により、騒音の影響は回避するものと予測する。 沿道の騒音に影響を与える可能性については、案1、案3よりも小さいと評価する。	本ルートは住居系土地利用の地域を高架橋で通過するものと予測する。 沿道の騒音に影響を与える可能性があるとして評価する。
動物	本ルートは重要な動物の生息地である吉塚新川を通過するものと予測する。 動物の生息環境に影響を与える可能性があると評価する。	本ルートは重要な動物の生息地である吉塚新川を通過するものと予測する。 動物の生息環境に影響を与える可能性があると評価する。	本ルートは重要な動物の生息地である吉塚新川を通過するものと予測する。 動物の生息環境に影響を与える可能性があると評価する。
植物	本ルートは重要な植物の生育地から離れており、植物の生育環境に影響を与える可能性は小さいと評価する。	本ルートは重要な植物の生育地から離れており、植物の生育環境に影響を与える可能性は小さいと評価する。	本ルートは重要な植物の生育地から離れており、植物の生育環境に影響を与える可能性は小さいと評価する。
生態系	本ルートは生態系の保全上重要であって、まとめて存在する自然環境から離れており、生態系に影響を与える可能性は小さいと評価する。	本ルートは生態系の保全上重要であって、まとめて存在する自然環境から離れており、生態系に影響を与える可能性は小さいと評価する。	本ルートは生態系の保全上重要であって、まとめて存在する自然環境から離れており、生態系に影響を与える可能性は小さいと評価する。

注) 住居系土地利用：住居、学校、病院を示す。  
重要な動物：オオヨシキリ、メダカを示す。  
まとめて存在する自然環境：風致地区、特別緑地保全地区を示す。

(仮称)福岡都市計画道路 1・4・3号都市高速道路3号線延伸事業  
計画段階環境配慮書の要約

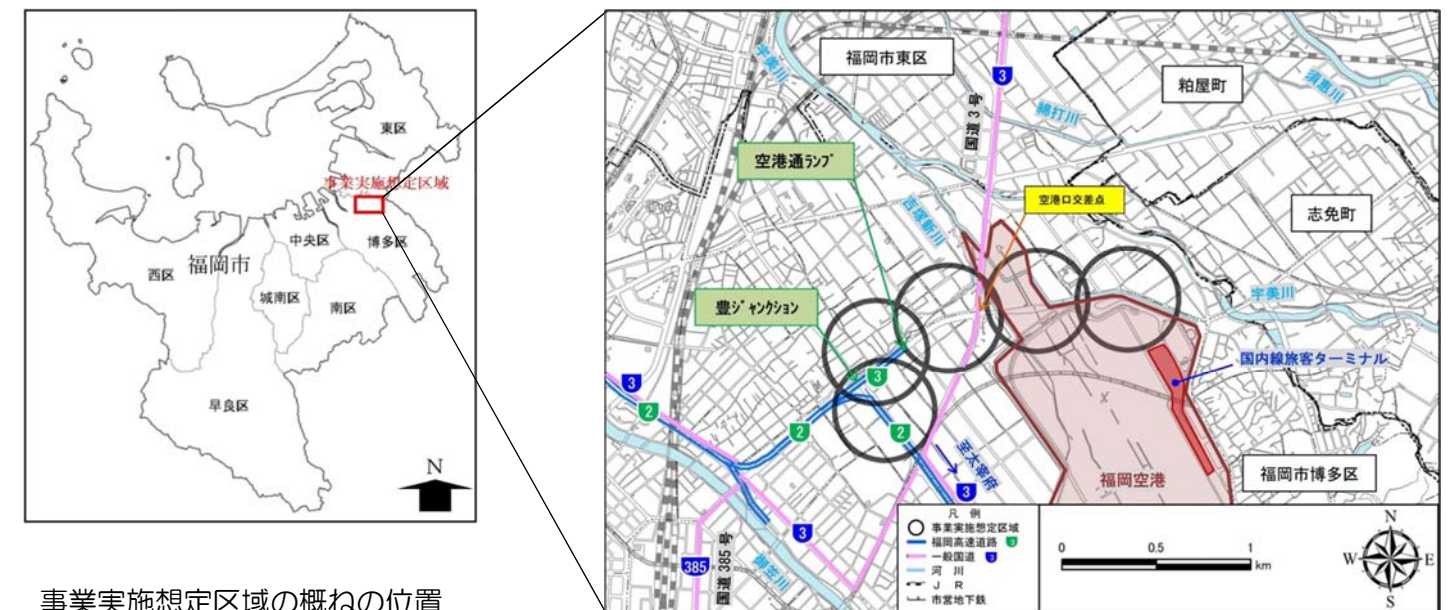
平成27年10月 福岡市

はじめに

福岡市では、(仮称)福岡都市計画道路 1・4・3号都市高速道路3号線延伸事業を対象に構想段階において、環境保全のために適正な配慮をしなければならない事項について検討を行い、環境影響評価法(第3条の3第1項)に基づく計画段階環境配慮書を作成した。  
これは、(仮称)福岡都市計画道路 1・4・3号都市高速道路3号線延伸事業 計画段階環境配慮書を要約したものである。

事業の概要

都市計画決定権者の名称	福岡市
事業予定者の名称及び主たる事務所の所在地	名称：福岡市 代表者の氏名：福岡市長 高島 宗一郎 住所：福岡市中央区天神1丁目8番1号  名称：福岡北九州高速道路公社 代表者の氏名：理事長 山中 義之 住所：福岡市東区東浜2丁目7番53号
都市計画第一種事業の名称	(仮称)福岡都市計画道路1・4・3号 都市高速道路3号線延伸事業
都市計画第一種事業の目的	福岡高速道路については、福岡都市圏における環状・放射状道路網の枢要を担う自動車専用道路であり、九州縦貫自動車道や西九州自動車道と接続しているが、国内線旅客ターミナルへのアクセスについては、『空港通』ランプを利用して2km程度、一般道を走行することに加え、主要渋滞箇所である「空港口」交差点を通過しなければならない。また、福岡市南部地域や太宰府インターチェンジ方面からは、『空港通』ランプを利用できないため、『金の隈』ランプなどを利用して3～5km程度、一般道を走行しなければならないなどの課題がある。 このようなことから、当該事業は、国内線旅客ターミナルへのアクセスの改善及び国道3号空港口交差点の混雑緩和に資することを目的とする。
都市計画第一種事業の内容	事業実施想定区域の位置 事業の規模
	下図に示す 道路延長 約2km



事業実施想定区域の概ねの位置



## ルートの概要

複数案のルート設定にあたっては、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するとともに、事業効果及び環境、災害などの道路整備による影響等を踏まえて総合的に比較検討し下記に示すルートを選定した。

複数案		ルートの概要	
既存道路の活用案	案1（高架案）	<p>既存道路（空港通り）空間を活用しながら、国道3号空港口交差点を高架構で立体交差し、国内線旅客ターミナル方面へ延伸するルート</p> <p>国道3号空港口交差点について、高架構で立体交差し、高さ制限と道路空間との離隔が殆どない。</p>	<p>延長約2 km</p>
	案2（トンネル案）	<p>既存道路（空港通り）空間を活用しながら、国道3号空港口交差点をトンネルで立体交差し、国内線旅客ターミナル方面へ延伸するルート</p> <p>国道3号空港口交差点について、トンネルで立体交差し</p>	
迂回案	案3（迂回案）	<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号を高架構で立体交差し、国内線旅客ターミナル方面へ延伸するルート</p> <p>高架構が空港から離れることで、案1と比べ、高さ制限と道路空間との離隔を確保できる</p>	<p>延長約2.5 km</p>

