

平成29年12月議会
第4委員会報告資料

福岡空港関連 自動車専用道路
の検討状況について

平成29年12月18日

住 宅 都 市 局

「福岡空港関連 自動車専用道路」の検討状況について

1. 目的とこれまでの取組

(1) 目的

- ①福岡市南部地域及び太宰府インターチェンジ方面からの国内線ターミナルへのアクセス強化
- ②国道3号空港口交差点の混雑緩和

(2) これまでの取組

1) 環境影響評価手続

平成27年度に配慮書手続を行った。
平成28年度は、方法書手続を行い、その後、現地調査(冬季)に着手した。

2) 都市計画手続

平成27年度に概略計画(ルート)について、複数案(高架案・トンネル案・迂回案)から「トンネル案」(概算建設費500億円程度)を基本に検討を進めていくこととした。

平成28年度は「トンネル案」を基本とし、道路線形や構造等を検討する概略設計に着手した。



■位置図(現況)

2. 概略設計の考え方について

概略計画(ルート)で示した範囲において、基本的な考え方に基づき、概略設計を進めている。

- ①既存の都市高速道路と同等の規格(設計速度, 幅員など)の道路とする。
- ②福岡高速3号線を国内線ターミナル方面へ延伸するとともに、福岡高速2号線との連結路(渡り線)を設ける。
- ③国道3号空港口交差点(以下「空港口交差点」)においてトンネルで立体交差する。



■都市高速の延伸イメージ

3. 平成 29 年度の取組

(1) 環境影響評価手続

平成 28 年度に引き続き、現地調査(春・夏・秋)を行うとともに、調査・予測結果等を環境影響評価準備書(案)としてまとめる。

(2) 都市計画手続

道路線形や高架橋・トンネルの構造等について、関係者と協議し概略設計を進めるとともに、概算建設費の精査を行う。

また、将来交通量推計を行い、事業効果や空港口交差点への交通影響等について検証する。

4. 計画上の基本的事項

道路線形や構造等の検討を行う上で前提となる、以下の基本的事項について検討を行った。

(1) 新たな出入口の位置・構造について

(2) 料金所について

(3) 既存「空港通」出入口について



■計画上の基本的事項

(1) 新たな出入口の位置・構造について

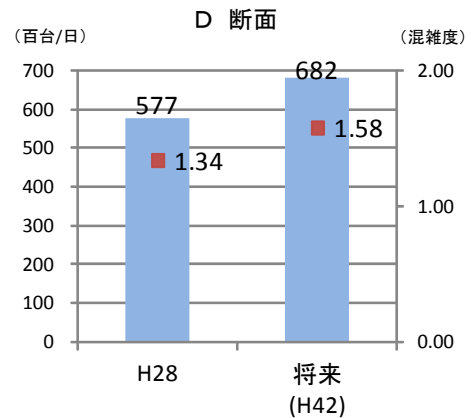
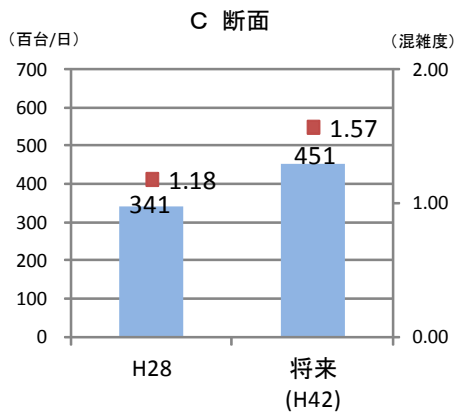
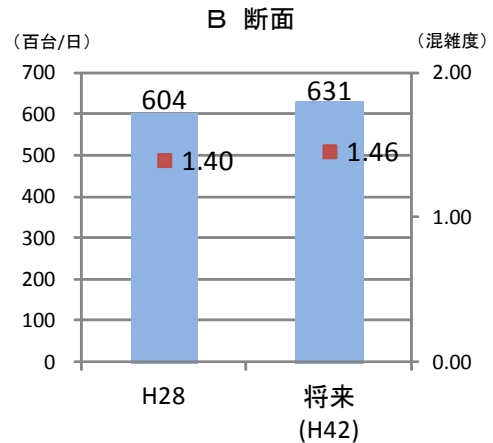
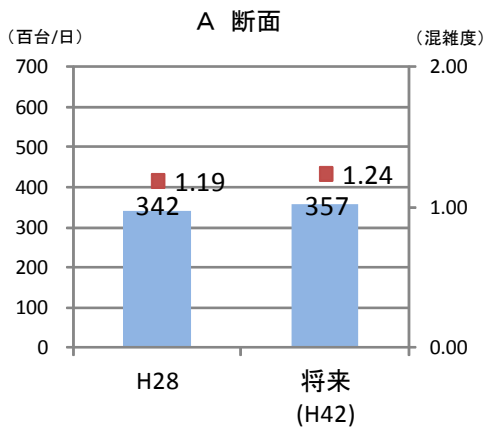
1) 一般道(空港通り)と接続する出入口

一般道と接続する新たな都市高速道路の出入口は、以下の理由により、空港口交差点の混雑緩和や交通安全上の観点から、空港口交差点より東側の位置に設ける。

① 空港口交差点は、福岡県交通渋滞対策協議会により「主要渋滞箇所」として位置づけ。

② 空港口交差点は4断面とも混雑度が1.0を超えており、都市高速道路を整備しない場合の将来(平成42年)交通量は、平成28年の交通量に比べ増加し、混雑状態が続くことが見込まれる。

③ 既存「空港通」出口利用者の約6割は空港口交差点を空港方面等へ直進。



■ 空港口交差点の交通状況

(注)・将来 (平成 42 年) は、都市高速道路を整備しない場合の推計値。
 ・混雑度 = 断面通過交通量 / 断面交通容量

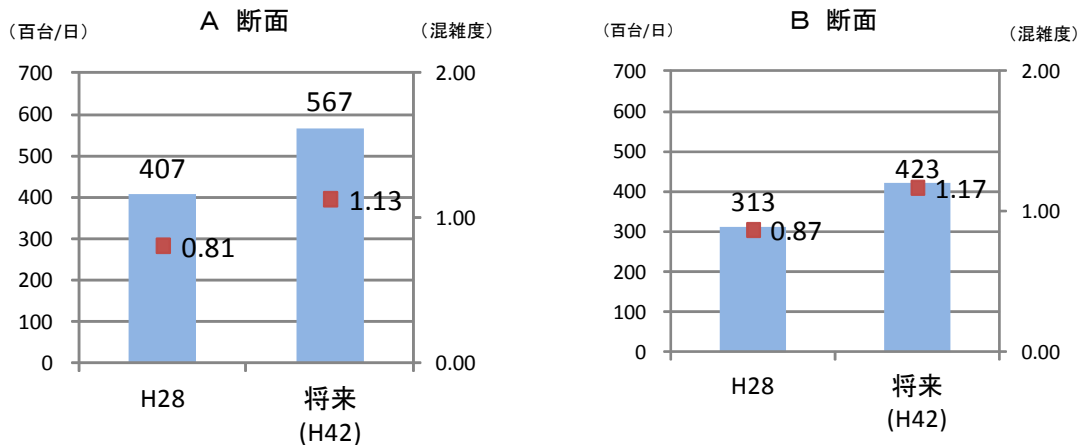
参考) 混雑度の解釈

混雑度	交通状況の推定
1.0 未満	昼間 12 時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。 渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0~1.25	昼間 12 時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が 1~2 時間 (ピーク時間) ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25~1.75	ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度状態と考えられる。
1.75 以上	慢性的混雑状態を呈する。

出典：道路の交通容量 (社団法人 日本道路協会)

2) 国内線ターミナル（空港場内）との接続

空港の機能強化にあわせ、国内線ターミナルへの速達性・定時性の向上と空港通りの増加交通への対応のため、空港場内へ接続する出口（空港出口）を設ける。



■ 空港北口交差点の交通状況

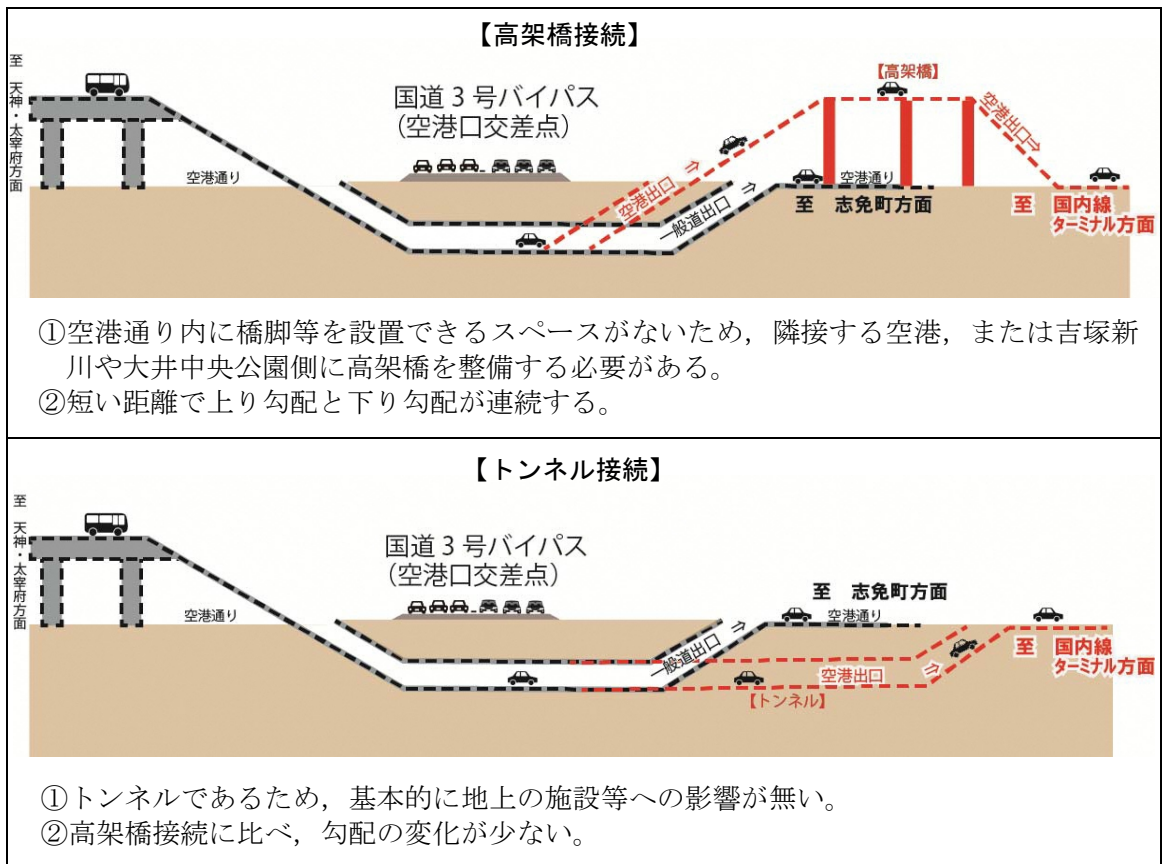
(注)・将来（平成42年）は、都市高速道路を整備しない場合の推計値。
・混雑度＝断面通過交通量／断面交通容量

参考) 混雑度の解釈

混雑度	交通状況の推定
1.0未満	昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0～1.25	昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1～2時間（ピーク時間）ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25～1.75	ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度状態と考えられる。
1.75以上	慢性的混雑状態を呈する。

出典：道路の交通容量（社団法人 日本道路協会）

空港出口の構造は、高架橋またはトンネル接続が考えられるが、空港や河川等への影響が少なく、自動車の走行性等を考慮し縦断勾配の変化が少ない「トンネル接続」とする。



■ 空港出口の構造 (イメージ)

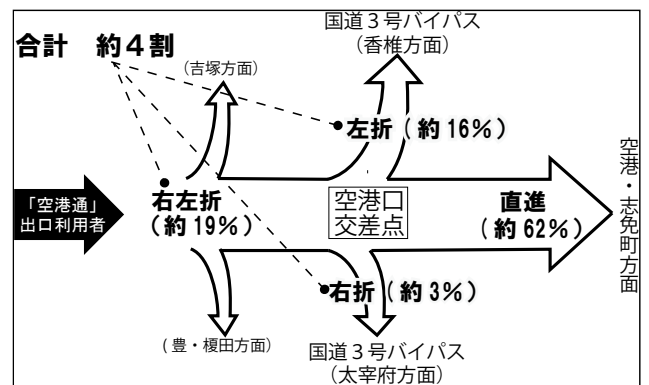
(2) 料金所について

空港方面からの新たな入口と福岡高速2号線への分岐までの間に料金所を新設する。
※トンネル区間を除く

(3) 既存「空港通」出入口について

当該出入口は、以下の理由により、地域に定着し、国道3号バイパスとのネットワーク機能を果たしているため、存続する。

- ① 「空港通」出入口は、平成元年に供用し、1日約5,000台に利用されている。
- ② 出口利用者の約4割は、吉塚、豊・榎田方面、国道3号バイパスへ向かっている。



■ 「空港通」出口利用者の流動 (H27 調査)

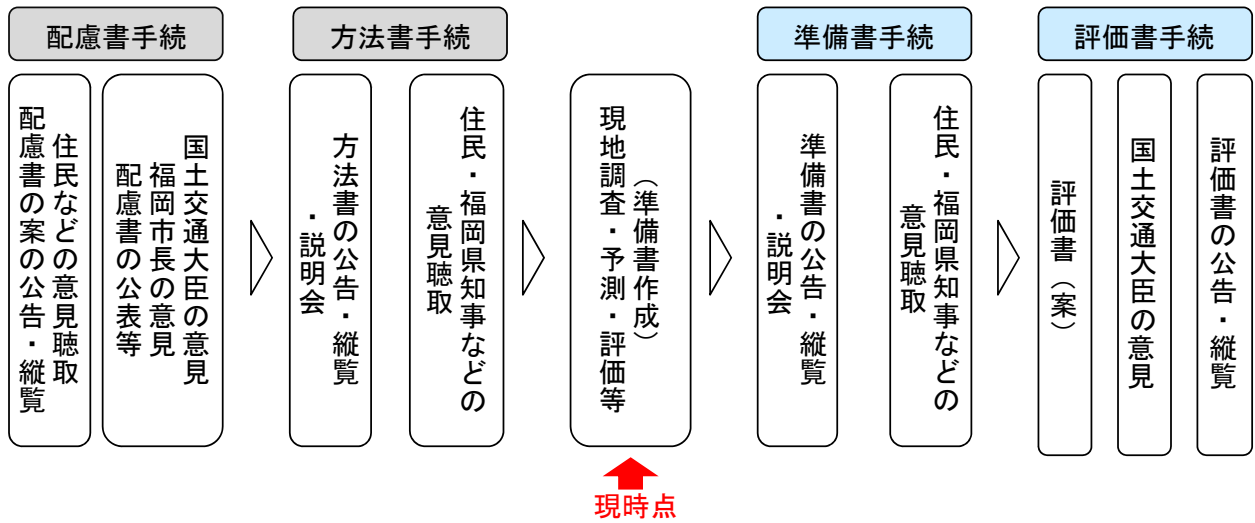
5. 今後の進め方

平成36年度末に予定されている福岡空港の滑走路増設に合わせた当該道路の供用を目指し、環境影響評価及び都市計画の手続を進める。

(1) 環境影響評価手続

方法書に対して出された福岡県知事の意見なども踏まえ、現地調査結果を基に、環境影響評価の各項目について予測及び評価を行うとともに環境保全対策を検討し、準備書を作成する。

その後、住民や福岡県知事などから意見を聴く準備書手続、国土交通大臣の意見を聴き、最終的にすべての結果を取りまとめて公表する評価書手続を進めていく。

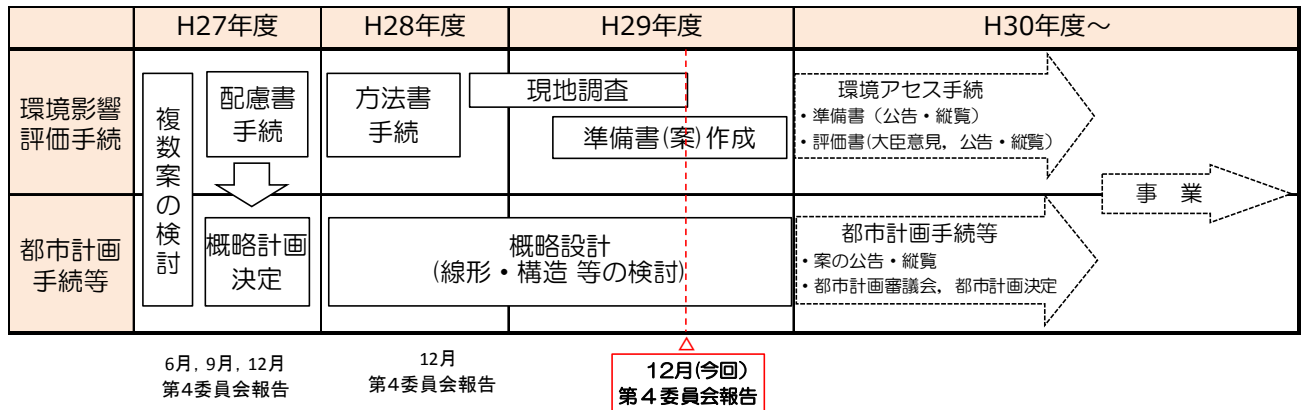


■環境影響評価手続の流れ

(2) 都市計画手続

計画上の基本的事項を踏まえ、道路線形や高架橋・トンネル部の構造等について、関係者と協議し概略設計を進め、都市計画の素案を作成する。

その後、環境影響評価手続と合わせ都市計画手続を進める。



■想定スケジュール

現況の航空写真

