

平成 27 年 12 月 議会
第 4 委員会 報告資料

自動車専用道路の検討について
(福岡空港関連 自動車専用道路)

平成 27 年 12 月 18 日
住 宅 都 市 局

福岡空港関連 自動車専用道路

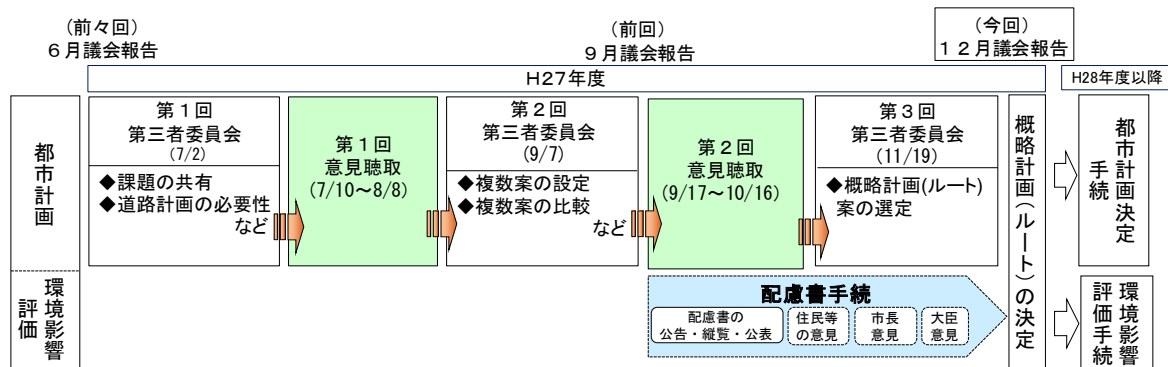
1. 経緯・背景

- (1) 「福岡市都市交通基本計画」(平成26年5月策定)において、「都市の骨格となる幹線道路ネットワークの形成」を図るための施策として、福岡空港方面への都市高速道路延伸を検討課題に位置付けている。
- (2) 平成27年3月、福岡市、福岡県及び福岡北九州高速道路公社において、都市計画法及び環境影響評価法に基づく手続に着手すること等について合意が図られた。



2. 検討の進め方

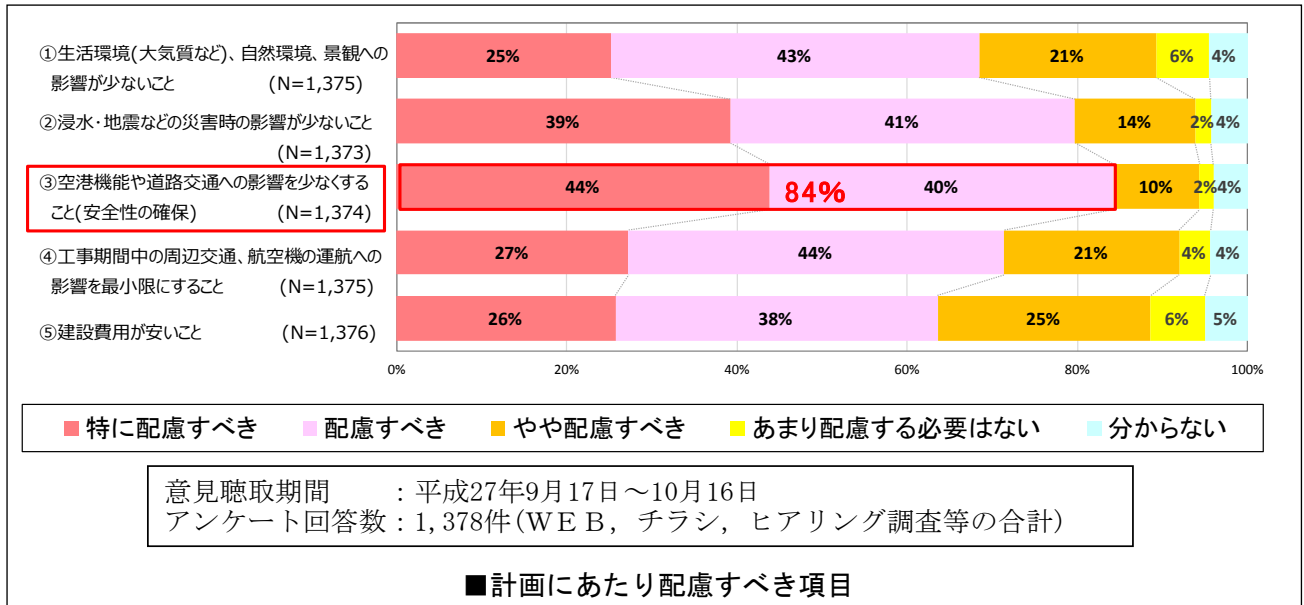
- (1) 環境影響評価法に基づき、環境保全の見地から複数のルート案を検討し、住民等の意見を聴取する配慮書手続を行った。
- (2) 検討にあたっては、住民や第三者委員会(※)等の意見を踏まえ、概略計画(ルート)を決定する。
- (3) 平成36年度末に予定されている福岡空港の滑走路増設に合せた当該道路の供用を目指し、都市計画及び環境影響評価の手続を進める。



(※) 第三者委員会…学識経験者5名

3. 市民意見

- ・計画にあたり「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「配慮すべき」とする意見が最も多い
- ・自由回答等において、三つの案の中では、高架橋に対する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かった



4. 第三者委員会の意見

- ・安全面，環境面，市民意見等を総合的に判断するとトンネル案を有力とすることは妥当
- ・トンネル案については，浸水対策及び工事に伴う周辺への影響を十分検討することなど

5. 環境影響評価「配慮書」の大臣意見

- ・高架案(迂回案含む)の採用の可否に当たり，住居等保全対象への騒音や排気ガスの影響を回避・極力低減できるか慎重に検討すること
- ・トンネル案を採用する場合は，詳細なルート・構造の検討に当たり，地下水環境への影響に配慮すること
- ・騒音影響について適切に調査・予測・評価を行い，当該地域の騒音を効果的に低減できる環境保全措置を検討することなど

6. 概略計画(ルート)の選定

複数案の比較評価(次頁参照)，市民意見，第三者委員会，配慮書の大臣意見等を総合的に判断し，当該道路の概略計画(ルート)を「案2(トンネル案)」とする。

- (主な理由)
- ・航空機の運航や道路交通に対し，安全性が優れている
 - ・大気質，騒音など環境面の影響が最も小さい
 - ・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

複数案の比較評価

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		案1 (高架案)	案2 (トンネル案)	案3 (迂回案)
				国道3号空港交差点を 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	国道3号空港交差点を 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	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
68%		①生活・自然環境等		<p>※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。</p> <p>(評価方法) ・ は、3案とも評価結果は概ね同じ ・ 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」</p>		
				<p>【延長約2km】 福岡市 空港交差点 豊ジャンクション 豊田交差点 豊田中央公園 豊田ランプ 国内線ターミナル</p> <p>【延長約2km】 福岡市 空港交差点 豊ジャンクション 豊田交差点 豊田中央公園 豊田ランプ 国内線ターミナル</p> <p>【延長約2.5km】 福岡市 空港交差点 豊ジャンクション 豊田交差点 豊田中央公園 豊田ランプ 国内線ターミナル</p>		
80%		②災害への影響		<p>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)</p> <p>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</p> <p>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</p>		
				<p>沿道の大気質に影響を与える可能性は小さい</p> <p>沿道の騒音に影響を与える可能性がある</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>地盤(地下水位) 地盤に影響を与える可能性は、案2よりも小さい</p> <p>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</p> <p>豊田中央公園 公園機能を大きく損なう恐れがある(公園面積の減少等)</p> <p>影響なし</p> <p>大井中央公園 案3に比べ影響は小さい</p> <p>案3に比べ影響は小さい</p> <p>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</p> <p>高架橋の存在により景観を損なう可能性がある</p> <p>トンネル区間は周辺の景観を損なわない</p> <p>高架橋の存在により景観を損なう可能性がある</p>		
84%		③空港機能・道路交通への影響		<p>沿道の大気質に影響を与える可能性は小さい</p> <p>沿道の騒音に影響を与える可能性がある</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>地盤(地下水位) 地盤に影響を与える可能性は、案2よりも小さい</p> <p>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</p> <p>豊田中央公園 公園機能を大きく損なう恐れがある(公園面積の減少等)</p> <p>影響なし</p> <p>大井中央公園 案3に比べ影響は小さい</p> <p>案3に比べ影響は小さい</p> <p>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</p> <p>高架橋の存在により景観を損なう可能性がある</p> <p>トンネル区間は周辺の景観を損なわない</p> <p>高架橋の存在により景観を損なう可能性がある</p>		
				<p>浸水 高架橋のため影響なし</p> <p>トンネル部の浸水対策が必要となる</p> <p>高架橋のため影響なし</p> <p>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</p> <p>一般的にトンネルは地震に強いと評価される</p> <p>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</p> <p>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)</p> <p>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</p> <p>トンネルのため、空港の高さ制限の影響はない</p> <p>高架橋のため航空機の進入灯の一部改良が必要</p> <p>トンネルのため進入灯への影響はない</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>一般的にはカーブ区間の事故が多く、案3に比べカーブ区間が少ないため事故の懸念は小さい</p> <p>一般的にはカーブ区間の事故が多く、案3に比べカーブ区間が少ないため事故の懸念は小さい</p> <p>一般的にはカーブ区間の事故が多く、案1、案2よりカーブ区間が多いため事故への懸念が大きい</p>		
71%		④工事期間中の影響		<p>一般交通への影響は最も大きい</p> <p>一般交通への影響は、案1に比べ小さい</p> <p>国道3号への影響 空港交差点の高架橋工事による長期交通規制が生じる</p> <p>工法によっては、交通規制は生じない</p> <p>高架橋工事にもない影響が懸念される</p> <p>支障がない施工が可能と考えられる</p>		
				<p>交通 一般交通への影響は最も大きい</p> <p>一般交通への影響は、案1に比べ小さい</p> <p>国道3号への影響 空港交差点の高架橋工事による長期交通規制が生じる</p> <p>工法によっては、交通規制は生じない</p> <p>高架橋工事にもない影響が懸念される</p> <p>支障がない施工が可能と考えられる</p>		
64%		その他		<p>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</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>また、案1に比べ延長が長い分、建設期間を要する</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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、一般的な高架橋に比べ建設費用が増大する可能性がある</p> <p>また、案1に比べ延長が長い分、建設費用を要する</p>		
				<p>(参考)概算建設費用 ※消費税率10%の場合</p> <p>450億円程度</p> <p>500億円程度</p> <p>470億円程度</p>		

※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。