

平成27年9月議会
第4委員会報告資料

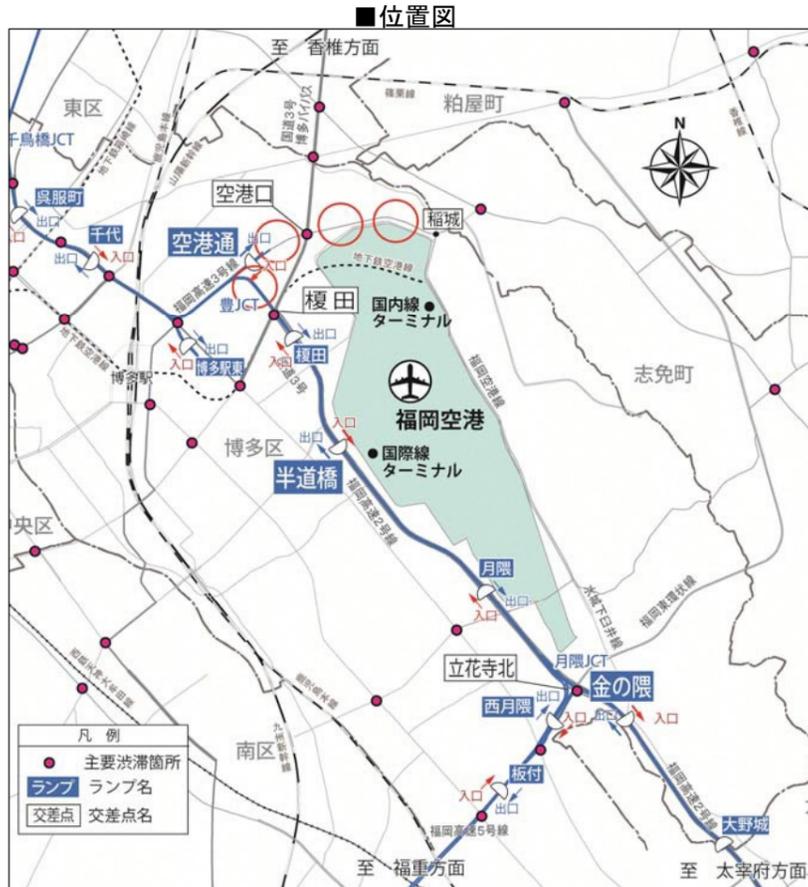
自動車専用道路の検討について

平成27年9月16日
住 宅 都 市 局

1. 福岡空港関連の自動車専用道路

(1) 経緯・背景

- 「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。
- 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。

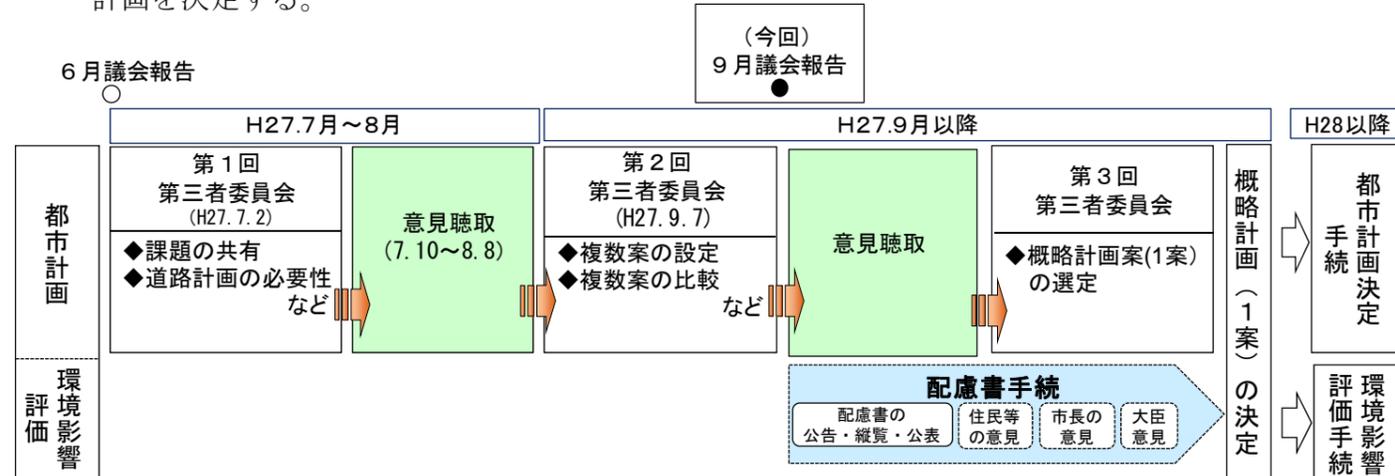


(2) 現状・課題

- 空港アクセス手段の約5割は、バス・自家用車など。
- 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。

(3) 検討の進め方

- 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う。
- ルート案の検討にあたっては、住民や第三者委員会(※)等の意見を伺いながら、概略計画を決定する。



(※) 第三者委員会…学識経験者5名

(4) 意見聴取(7月10日~8月8日)の結果

- 国内線旅客ターミナルへのアクセスについて、「不便」「やや不便」であるとする意見が5割以上
- 空港周辺の道路について、「混雑」「やや混雑」しているとする意見が7割以上
- 「走行時間の短縮」を求める声が多い など

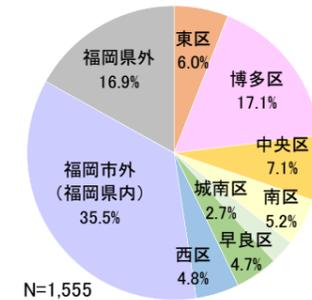
(参考) 意見聴取の結果

① 意見聴取方法

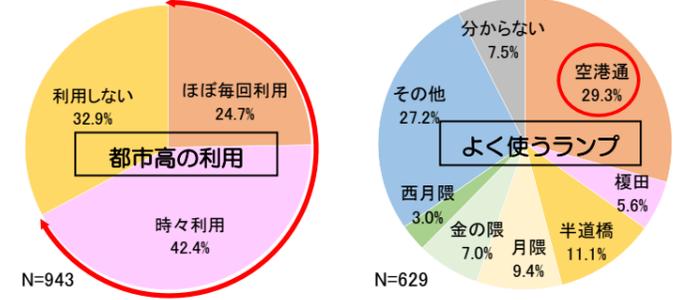
手段：WEB, チラシ, オープンハウス(空港ロビー)など
 期間：平成27年7月10日から8月8日(30日間)
 意見数：1,569件

② 結果概要

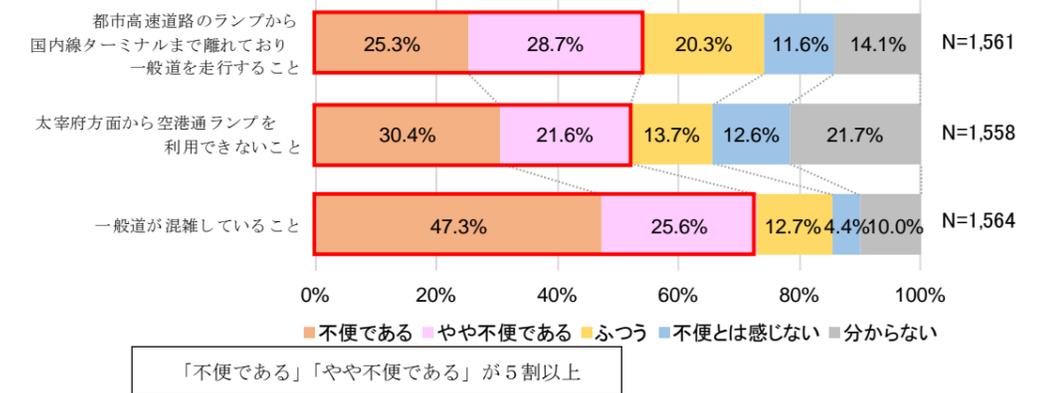
ア) 回答者属性(住所)



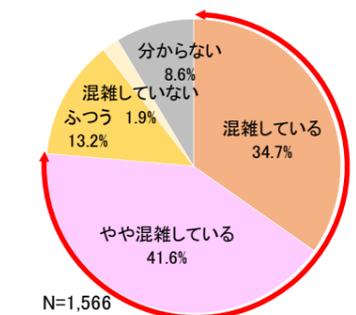
イ) 空港の利用, 空港の近くに用事がある, 自動車などで空港の近くを通過する場合の都市高の利用状況について



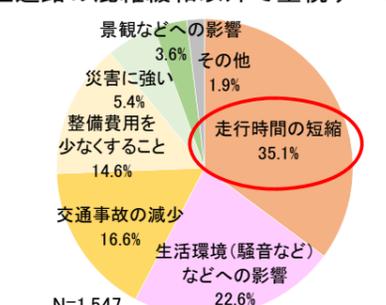
ウ) 国内線旅客ターミナルへのアクセスについて



エ) 空港周辺の道路について



オ) 自動車専用道路の計画において, 空港へのアクセス改善や周辺道路の混雑緩和以外で重視すべきこと



(5) 複数案（ルート）の基本的な考え方

- 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
- 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

※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（航空法における高さ制限）



航空保安関係施設（進入灯）

(6) 複数案（ルート）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 【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 【延長約2km】		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、国内線ターミナル方面へ延伸するルート 【延長約2.5km】	
※概略計画(ルート)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。						
道路整備による効果・改善される点	アクセス改善	空港通ランプ～空港口～空港	現況6.9分⇒1.6分(5.3分短縮)	現況6.9分⇒1.6分(5.3分短縮)	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)	
緩和雑	主要渋滞箇所の通行 ※()は交差点名	空港場内直結	空港場内直結	空港場内直結	空港場内直結	
		3箇所(空港口、榎田、立花寺北)を回避	3箇所(空港口、榎田、立花寺北)を回避	3箇所(空港口、榎田、立花寺北)を回避	3箇所(空港口、榎田、立花寺北)を回避	
		空港口交差点の東側に出入口を設けることにより、都市高速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	空港口交差点の東側に出入口を設けることにより、都市高速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	空港口交差点の東側に出入口を設けることにより、都市高速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		
交通減事故	事故危険区間リスト 選定箇所の通行 ※()は交差点名	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)		
		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)		
		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)	高架橋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はある	高架橋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 ・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 ・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 ・大井中央公園への影響が大きい	
道路整備による影響	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 ・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 ・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 ・植物、生態系については、概ね回避すると考えられる		
		・自動車専用道路高架橋と滑走路が近接する(滑走路端から600m前後) ・高架橋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 ・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、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橋と滑走路が近接する(滑走路端から900m前後) ・高架橋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		
		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		
		工事期間中の影響	道路(周辺交通へ影響)	・既存道路(空港通り)における交通規制が多い ・空港口交差点において、高架橋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 ・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と比較的少ない ・空港口交差点の交通規制は生じない
その他	建設費	建設期間	高さ制限内での高架橋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	高さ制限内での高架橋工事であるため、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橋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、一般的な高架橋に比べ建設費が増大する可能性がある	一般的な高架橋と比較し、トンネル工事のため建設費は割高となる	高さ制限内での高架橋工事であるため、夜間工事が多くなることが想定されることから、一般的な高架橋に比べ建設費が増大する可能性がある また、案1に比べ延長が長くなる分建設費が割高となる	

2. 西九州自動車道と西部地域とのアクセス強化

(1) 現 状

1) 地域等の要望について

- ・平成26年12月に西区西部6校区自治協議会より国道202号等の交通渋滞の解決策として「西九州自動車道周船寺インターのフルインター化」について請願がなされ、平成27年2月の市議会において採択されている。
- ・平成27年5月に九州大学より「西九州自動車道・周船寺インターのフルインター化」について、市に要望書が提出されている。

2) まちづくり（基盤整備）等の状況について

- ・伊都土地区画整理事業（H27.3月完了）
- ・学園通線（H28年度全線供用予定）
- ・九州大学統合移転事業（H30年度移転完了予定）

3) 西九州自動車道について

- ・西九州自動車道（国道497号）の道路管理者は国であり、このうち福重ジャンクションから前原インターチェンジの間は、有料道路（福岡前原道路）として、福岡県道路公社が管理を行っている。

(2) 目 的

1) 学術研究都市の形成

- ・九州大学学術研究都市では、平成30年度に九州大学の移転が完了予定であり、まちづくりの進展に加えて、学術的な拠点性の高まりや研究開発機能の集積により、都市の成長を牽引する重要な役割を担うこととなる。

2) MICEの推進

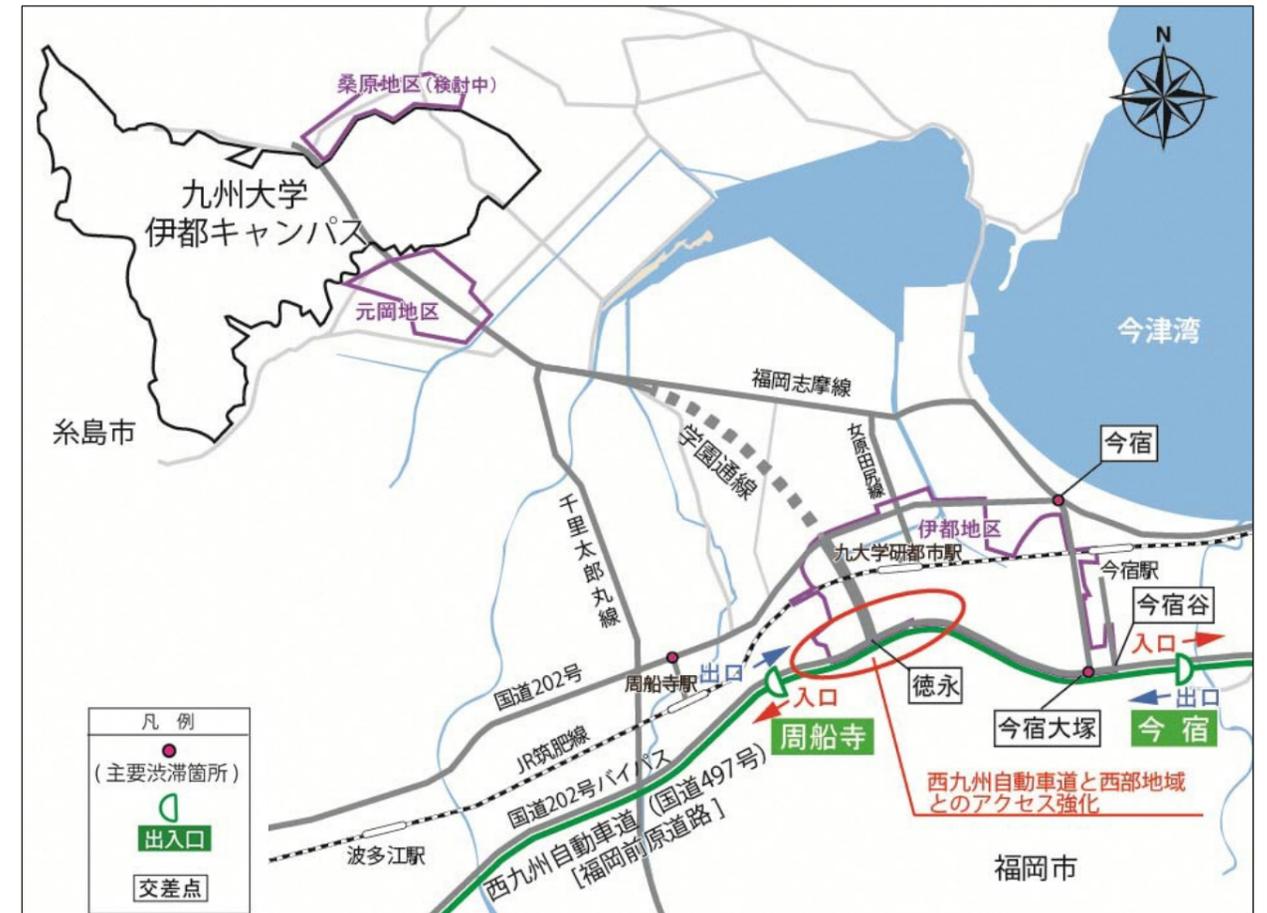
- ・本市における国際会議の開催件数は平成21年から5年連続で国内第2位となっており、平成25年は253件の会議が開催されている。
- ・このうち、127件が九州大学で開催されており、また、その約半数は伊都キャンパスで開催されるなど、伊都キャンパスはMICEを推進していく上で主要な拠点のひとつとなっている。

3) 地域の交通課題への対応

- ・国道202号の主要渋滞箇所（今宿大塚、今宿交差点）を中心に交通混雑が見受けられる。



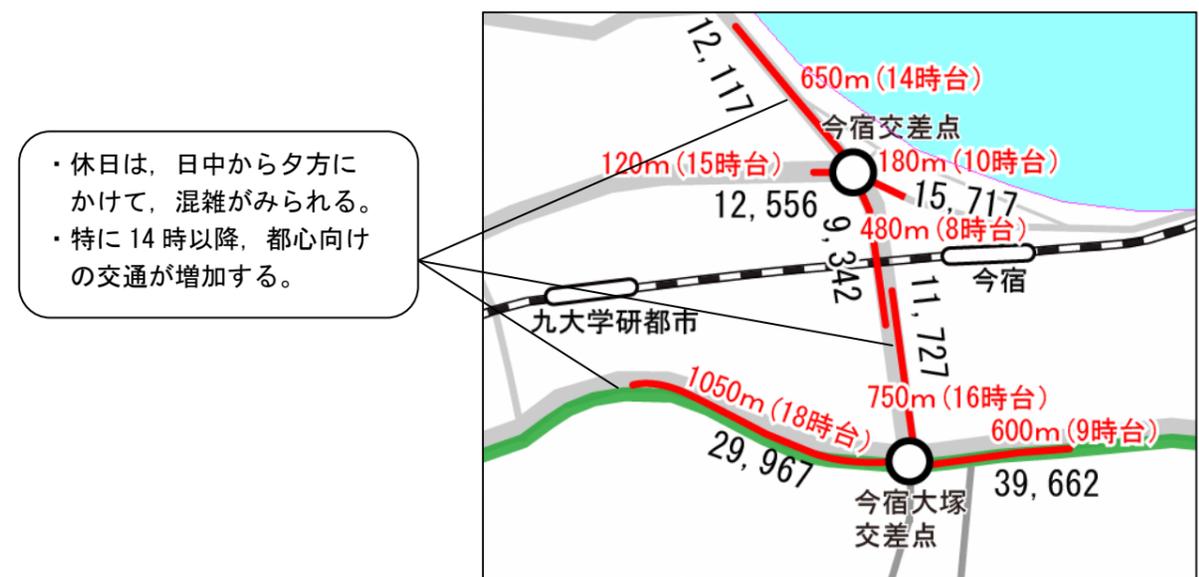
■位置図



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）

(3) 平成27年度の取組状況

- 平成27年8月2日（日）
 - ・夏季休日の交通実態調査の実施
(内容) 交通量, 渋滞長調査など
- 平成27年秋以降
 - ・平日の交通実態調査（10月下旬～11月上旬予定）
 - ・西九州自動車道とのアクセスや交通の現状に関する課題整理



■H27.8.2 交通実態調査結果 ※交通量は12時間交通量