

はかた しもうすい
国道3号 博多バイパス(下臼井～空港口)
第1回 説明資料

令和3年6月28日

国土交通省 九州地方整備局

本日、ご審議いただく内容

1. 計画段階評価区間	・ ・ ・	2
2. 計画段階評価手続きの進め方（案）	・ ・ ・	4
3. 地域及び道路の現状と課題	・ ・ ・	6
4. 政策目標の設定	・ ・ ・	14
5. 複数の対策案の検討	・ ・ ・	18
6. 意見聴取方法（案）について	・ ・ ・	23

1. 計画段階評価区間

1. 計画段階評価区間

○国道3号博多バイパスは福岡空港などの広域交通拠点への円滑なアクセス及び国道3号の渋滞緩和を目的とした約7.7kmの道路。

○評価対象区間は博多バイパス区間の南側を含めた箇所位置する約1.6kmの区間。

<広域図>

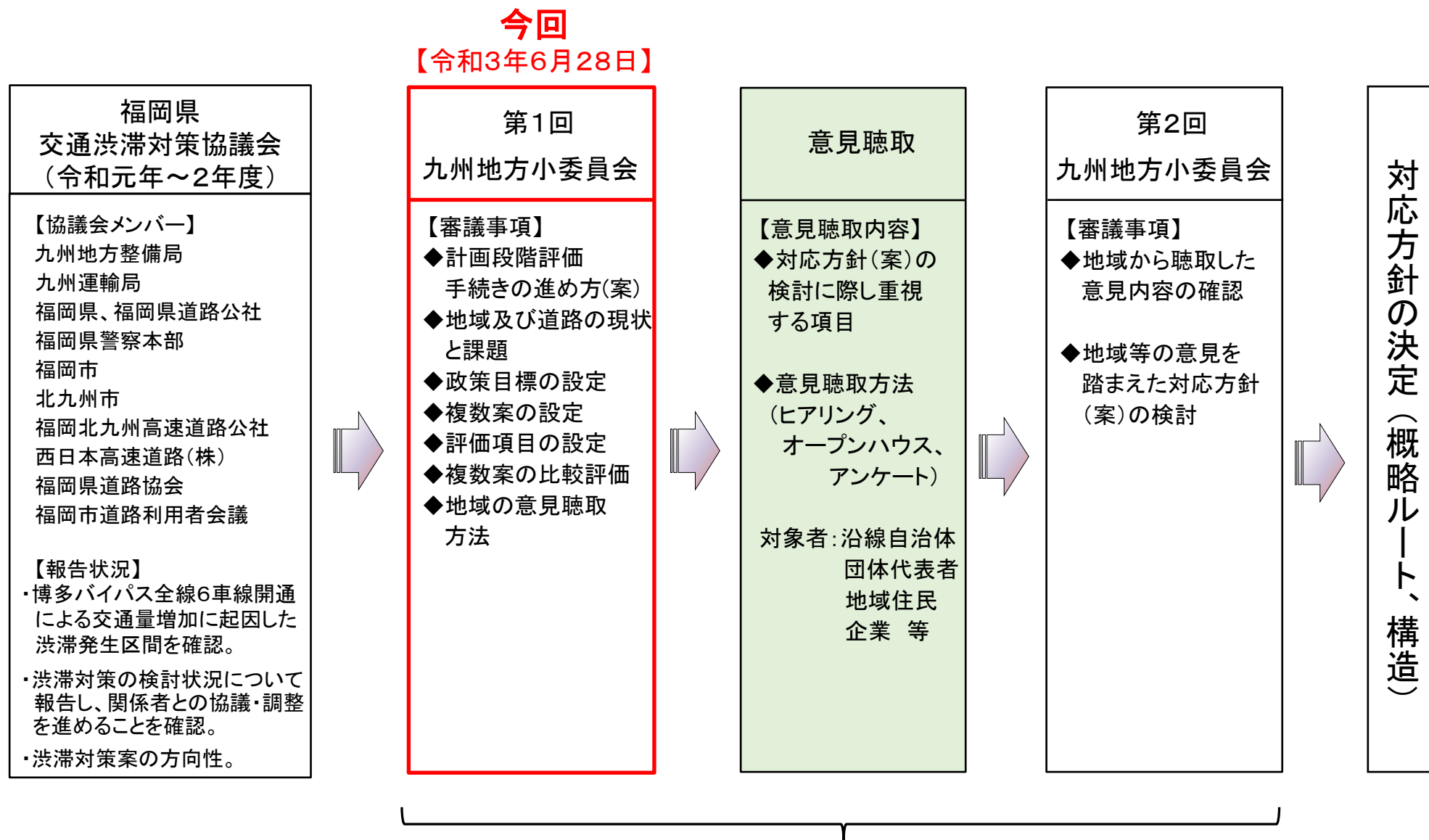


<詳細図>



2. 計画段階評価手続きの進め方(案)

2. 計画段階評価手続きの進め方(案)



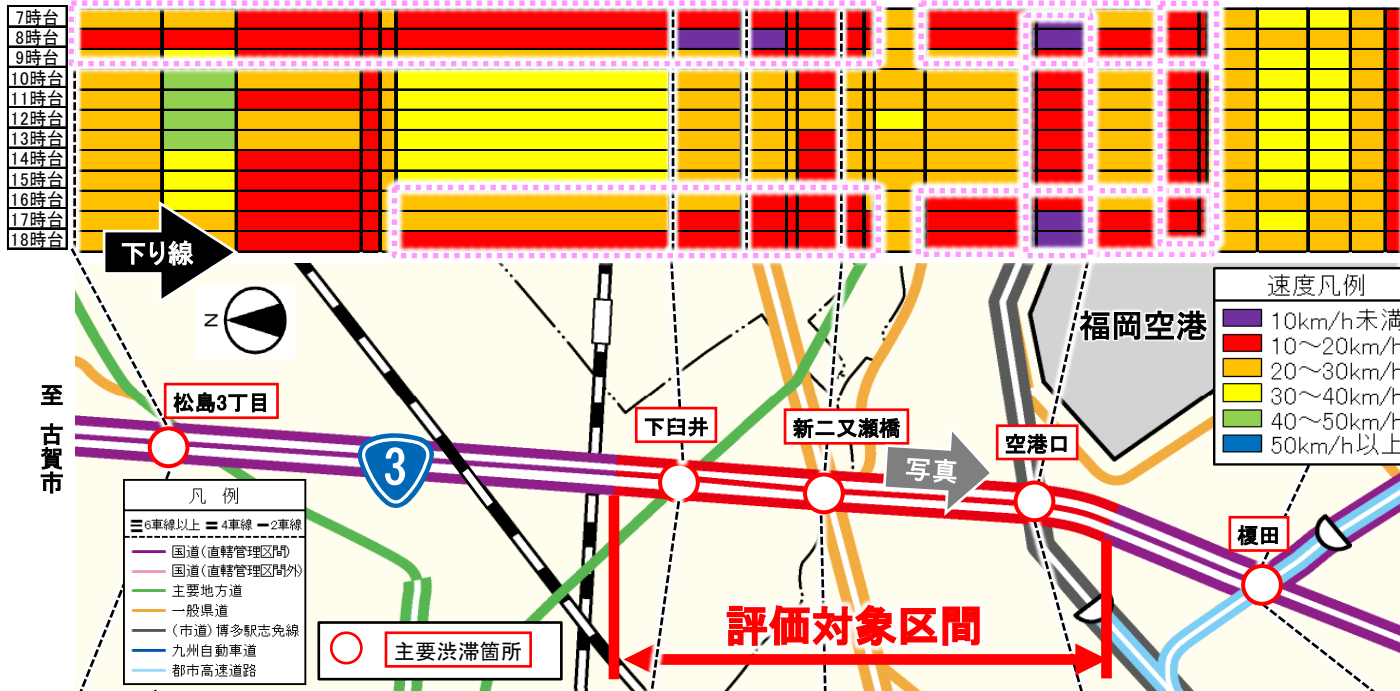
3. 地域及び道路の現状と課題

3. 地域及び道路の現状と課題 (①渋滞)

- 対象区間では上下線において複数交差点にわたり速度低下が発生し、慢性的な渋滞が課題。
- 対象区間は走行車両の約6割が通過交通と多く、通過交通とその他の交通との分離が課題。

◆対象区間の交通状況

下り線では終日、複数交差点にわたり速度低下が発生



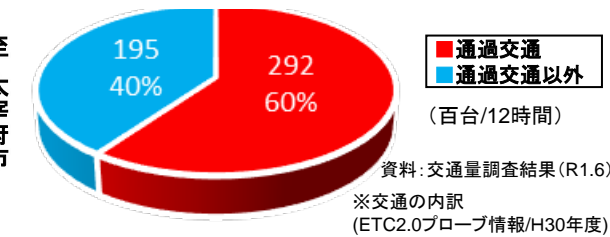
上り線では終日、複数交差点にわたり速度低下が発生

◆対象区間の渋滞状況(下り線)

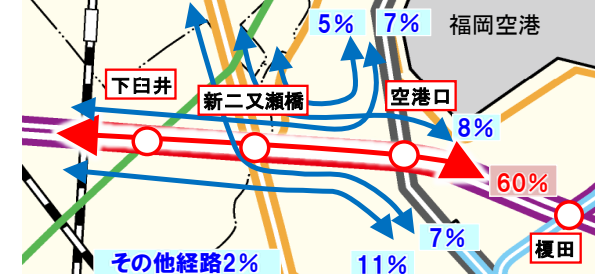


◆対象区間の交通流動

・対象区間は60%が通過交通、40%がその他の交通。



▼国道3号(下臼井~空港口)の交通流動内訳



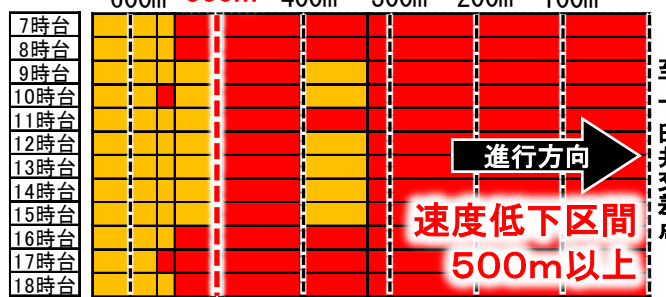
通過交通とその他の交通が輻輳

3. 地域及び道路の現状と課題(①渋滞)

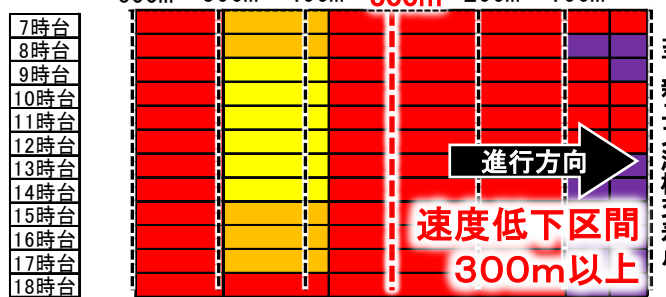
○対象区間内各交差点(主要渋滞箇所)では、接続する道路側も速度低下が発生しており、交差点の慢性的な渋滞が課題。

◆主要交差点における接続道路側の交通状況

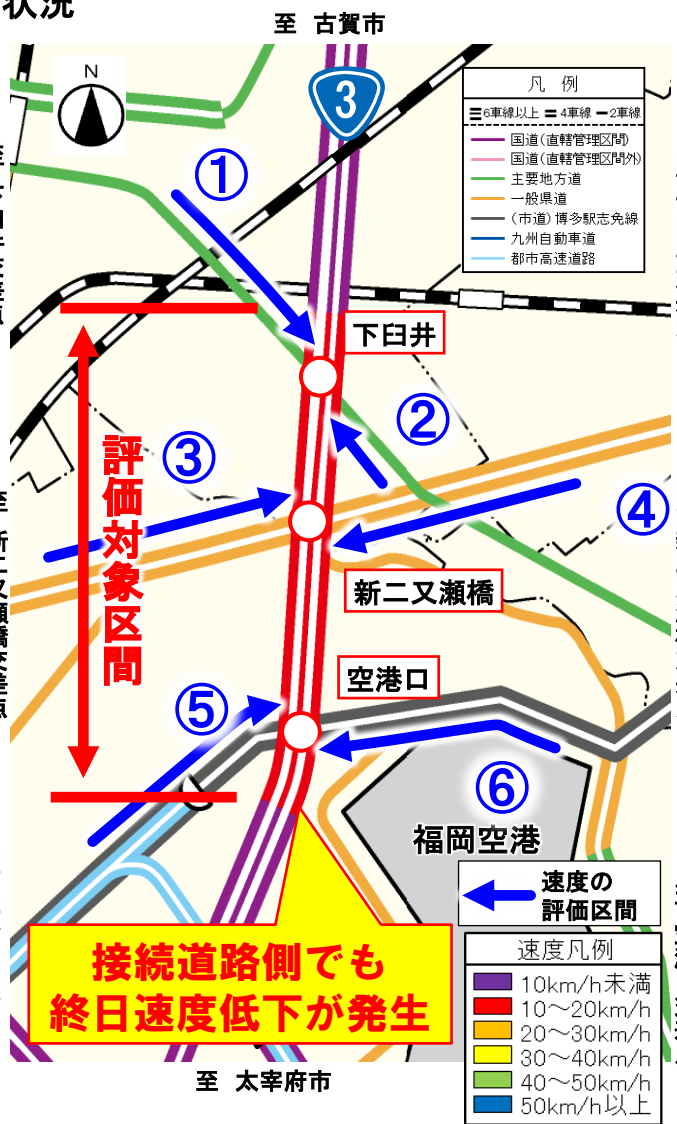
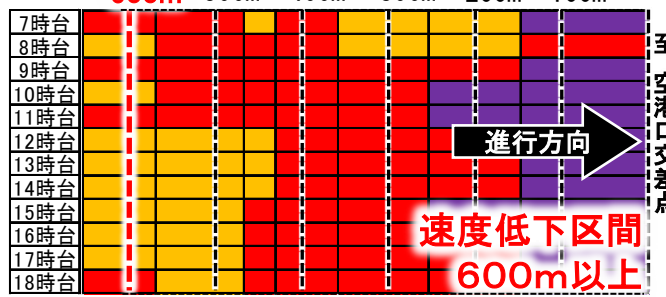
①下臼井交差点西側



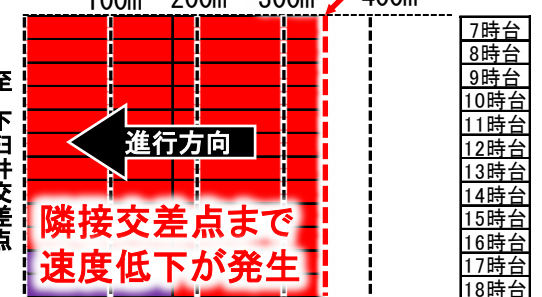
③新二又瀬橋交差点西側



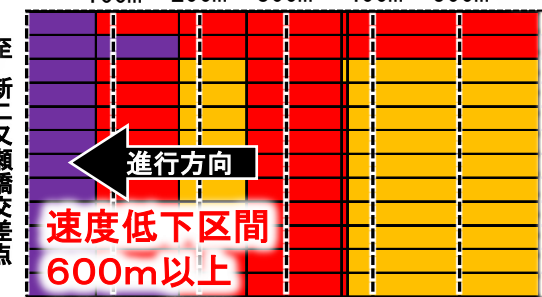
⑤空港口交差点西側



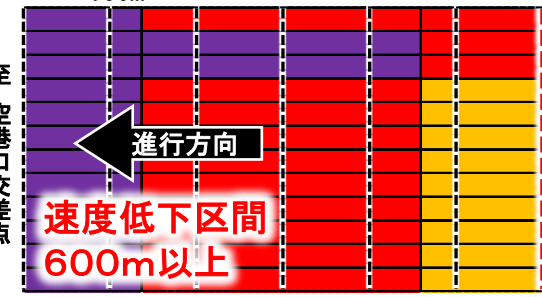
②下臼井交差点東側



④新二又瀬橋交差点東側



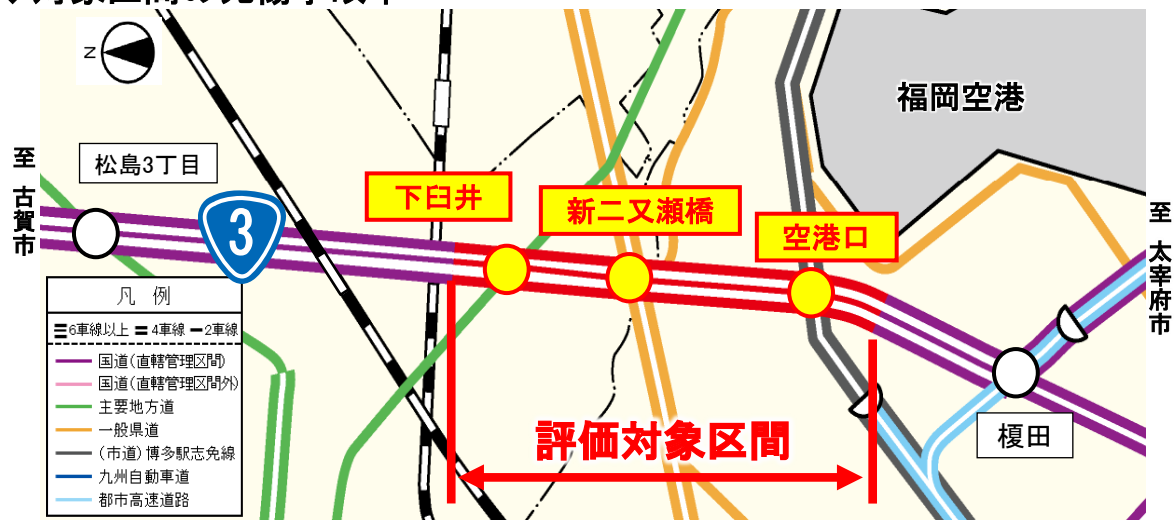
⑥空港口交差点東側



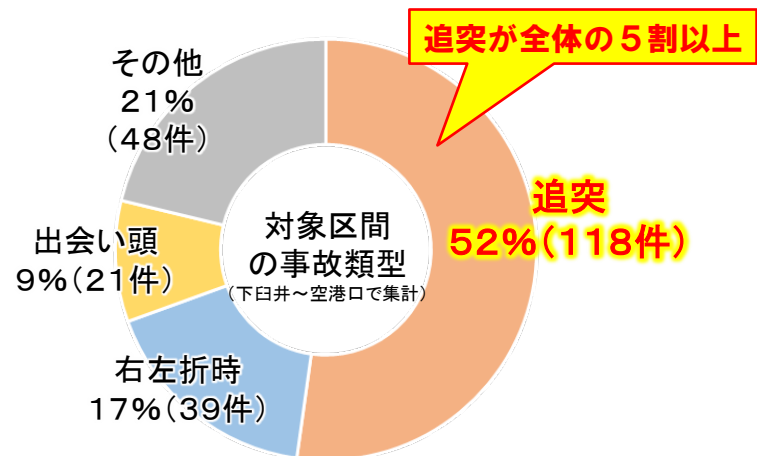
3. 地域及び道路の現状と課題 (②事故)

○区間内の主要交差点の死傷事故率は福岡県内平均の約2倍以上と高い。特に新二又瀬橋交差点では5倍以上と著しく高い。
 ○交通混雑時等による発進・停止の多さが主な要因となる「追突事故」が全体の5割以上を占め、混雑時による自動車交通の安全確保が課題。

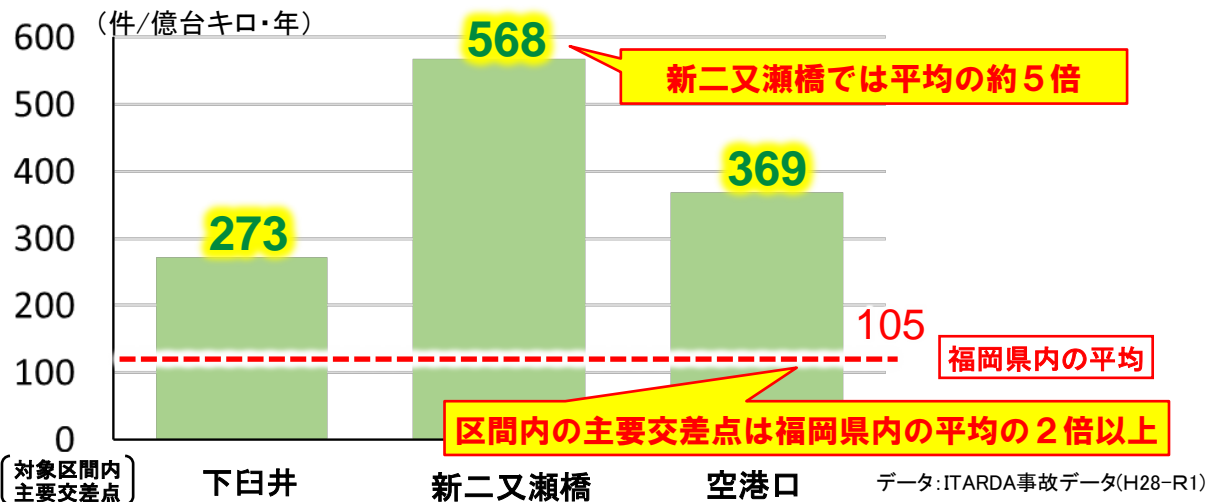
◆対象区間の死傷事故率



◆対象区間の事故発生状況



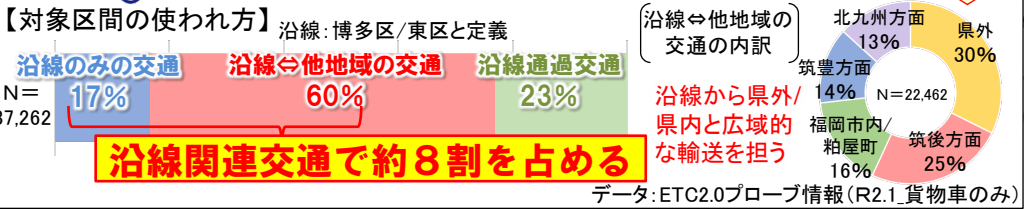
データ:ITARDA事故データ(H28-R1)



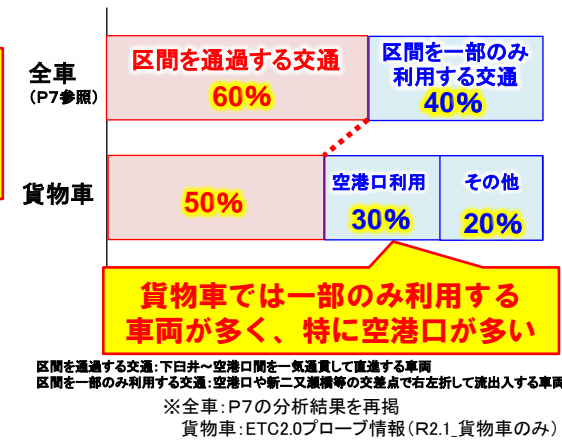
3. 地域及び道路の現状と課題 (③物流)

- 対象区間の沿線には福岡空港や博多港等の重要拠点が立地し、物流関連企業も多く集積
- 対象区間の大型車両の交通量は国道3号の平均の2倍以上を有し、また利用する貨物車の約8割が沿線に関連している交通となっており地域の物流を担う重要な区間。また、区間を通過する交通や区間を一部のみ利用する交通が混在している状況
- 対象区間の渋滞により各物流拠点へのアクセス性を阻害し、地域の円滑な物流活動に支障。

◆対象区間周辺の企業分布と対象区間の貨物交通量

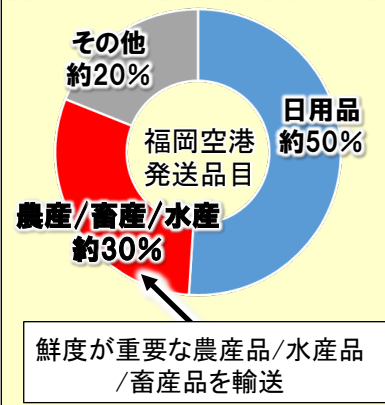


◆対象区間の貨物車の利用経路



【物流への具体的な影響事例 (福岡空港利用の農産品等)】

【福岡空港の物流での使われ方】



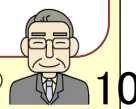
福岡空港を利用する農業関係者の声

博多BPの渋滞を考慮し、余裕時間を取って搬送。余裕時間を取る分、農家からJA撰果場への生産品の持ち込み時間が制限され、出荷量が減少する場合があります。

渋滞による遅延が酷い場合は、空港便に間に合わないことがあり、翌日搬送となった時は、出荷品の値段は半値に落ち、生産者の大きな負担を強いられる。

資料: 空港貨物動態調査 (H30) ※宅配便を除く

※農業関係者ヒアリング調査結果 (H28.3)



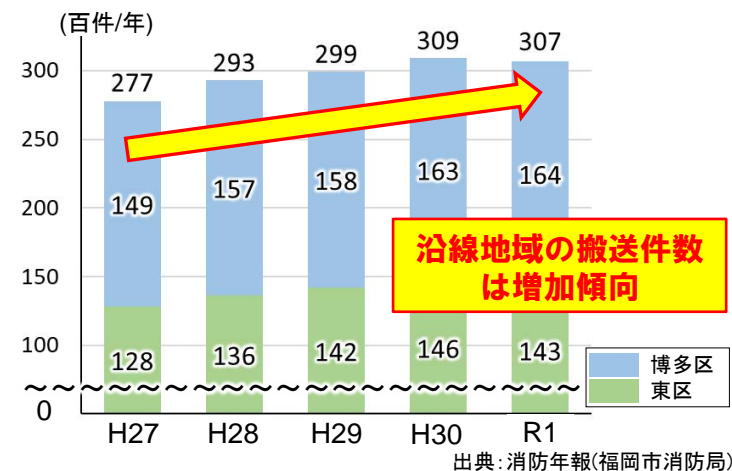
3. 地域及び道路の現状と課題 (④医療)

- 対象区間は沿線地域から第三次医療施設への救急搬送ルートとして利用され、救命活動において重要な役割を担っている。
- 沿線地域の救急搬送件数が近年増加傾向の中、混雑の影響が救急搬送の遅延を引き起こし、円滑な救急搬送に支障。

◆救急搬送の実態



◆沿線地域の救急搬送の実態 (沿線地域における救急搬送件数の推移)



救急隊員の声

- ・済生会福岡病院へは3号バイパスを利用しています。混雑時に通行する際は交通量が多く、避けてもらうのに時間がかかるため、なるべく通行を避けたい。
- ・症状により特に緊急を要し、搬送ルートの混雑が酷い場合は、危険であるが反対車線を通行する場合があります。

(福岡市消防局東消防署本署ヒアリング調査:R1)

- 第三次救急医療施設
- 消防署
- 非ピーク時 3次医療施設からの
- ピーク時 10分到達圏域
- 対象区間の救急搬送の使い方

到達圏域のデータ:
ETC2.0プローブ情報(R1年度平日)
(非ピーク時)午前6時台
(ピーク時)午前8時台



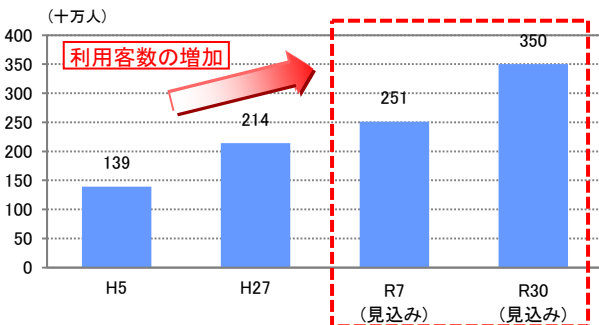
3. 地域及び道路の現状と課題(その他:福岡空港滑走路増設)

- 福岡空港の旅客数は年々増加している。【令和元年度の旅客数は国内第4位(滑走路が1本の空港としては第1位)】
- 福岡空港へのアクセスルートとなっている対象区間は慢性的に渋滞が発生している。
- 令和6年度に滑走路増設が計画されている。

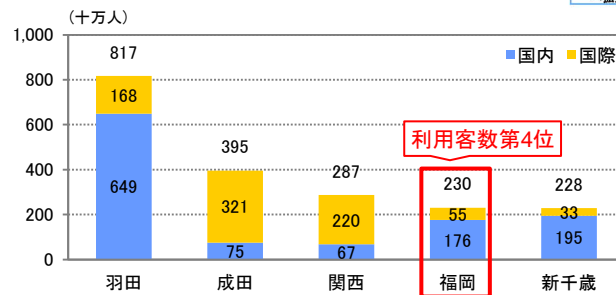
▼ 評価対象区間と福岡空港の位置関係



▼ 福岡空港の旅客数推移



▼ R1年度 旅客数



▼ 令和元年度第3回 九州地方整備局 事業評価監視委員会配布資料【福岡空港 滑走路増設事業】

令和元年度 第3回 九州地方整備局 事業評価監視委員会 福岡空港 滑走路増設事業

1. 目的・事業概要

- ◆目的
 - 航空機の混雑・遅延の解消及び将来の航空需要への適切な対応を図るため、滑走路の増設整備を行うものである。
- ◆事業概要
 - 項目: 土工工事(滑走路、誘導路、エプロン等)、建築工事、その他施設(無線、照明、気象施設)、用地造成等
 - 滑走路処理能力
 - 【現状】 16.4万回/年
 - 【誘導路二重化後】 17.6万回/年
 - 【滑走路増設後】 18.8万回/年
 - ※今後の需要動向を踏まえ、地元の理解を得た上で増設を検討。

2. 事業の進捗状況

- ◆進捗率
 - 事業進捗率32%
 - 用地取得率69%
- ◆事業費について
 - 事業採択後の詳細調査・設計の実施に伴い、建築施設、無線施設等の移設整備、用地造成等の事業内容の一部変更があるものの、総事業費1643億円の変更は無い。
- ◆平行誘導路二重化後の発着枠の拡大
 - 国内線ターミナル側で実施している平行誘導路の二重化の整備は、令和2年1月末の完成を予定しており、航空機の運航の安全を確保するために設定している1時間当たりの発着回数が、38回(滑走路処理能力17.6万回/年)に拡大される。

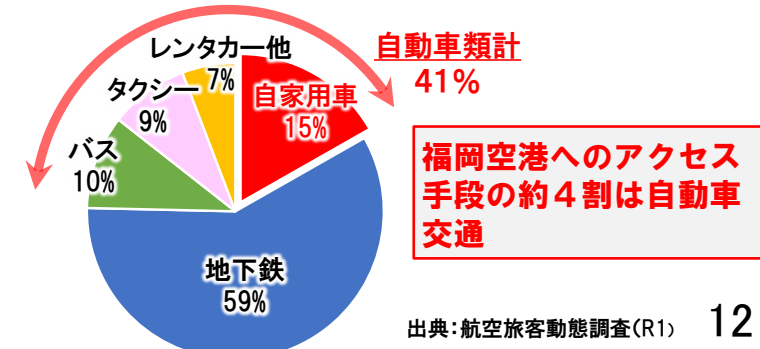
3. 主な事業効果・必要性

- ◆福岡空港の利用状況
 - 平成23年度以降、旅客数・発着回数ともに増加傾向
 - 朝夕のピーク時間帯においては、混雑や遅延が常態化しており、現状の滑走路1本において、これ以上の増便は厳しい状況
- ◆需要予測と滑走路処理能力
 - 令和5年度頃に誘導路二重化後の滑走路処理能力17.6万回に達するが、滑走路増設(18.8万回)により対応可能

4. 対応方針(原案)

- 本プロジェクトは、福岡空港における航空機の混雑・遅延の解消及び将来の航空需要への適切な対応を目的とした事業であり、災害時の輸送手段の機能向上に加え、観光・MICEの促進、地域経済への波及効果も期待される。
- 費用対効果も高い事業である。
- 事業進捗率は約32%[約522億円(約1643億円)(令和元年度末)]
- 福岡県、福岡市、経済界等からも整備促進を強く要請されている。
- よって、当該事業の完成に向けて、事業を継続することとしたい。

▼ 空港へのアクセス手段



資料:国土交通省「空港管理状況調査」
 資料:福岡空港滑走路増設事業R1再評価資料(R7見込み)
 資料:福岡国際空港(株)中期事業計画(R30見込み)

資料:空港管理状況調査

3. 地域及び道路の現状と課題(地域からの主な意見)

【参考】

- 令和2年度第3回福岡県交通渋滞対策協議会(R2.11.27)開催後に、『福岡市政だより(令和2年12月15日号)』(全戸配布)にて渋滞対策案を周知。
- 『福岡市政だより』の周知後、地域からの問い合わせがあり、早期対策実施の要望など前向きな意見が多数。



国道3号バイパスの渋滞対策案が閲覧できます

県交通渋滞対策協議会で、下臼井交差点(東区二又瀬新町)~空港口交差点(博多区豊二丁目)の区間を立体化する案が提示されました。詳細は福岡国道事務所ホームページで確認を。☎同事務所計画課 ☎681-4731 ☎682-7763

(地域からの主な意見)

地域からの主な意見

- ・渋滞がひどいので すぐに対応してほしい。
- ・渋滞がひどいので、早く対策を行ってほしい。
地元として対策を行うことは良い方向なので、対策を行うことに関しては歓迎する。
- ・立体化はいつから始まるのか。渋滞がひどいため、早く対策してもらいたい。
- ・新二又瀬橋交差点の方が混んでいる。渋滞がひどいので 早くしてほしい。
- ・香椎側の方が開通(H30.3)後、交通量が増加し、渋滞もひどくなった。早く対応してほしい。
- ・立体化の工事はいつから始まるのか。
渋滞がひどい。早く立体化してもらいたい。
- ・立体化はいつできるのか。
- ・新二又瀬橋交差点や空港口交差点の 渋滞が特にひどい。早く対策してほしい。

4. 政策目標の設定

4. 政策目標の設定(地域の将来像)

■福岡県・福岡市の上位計画

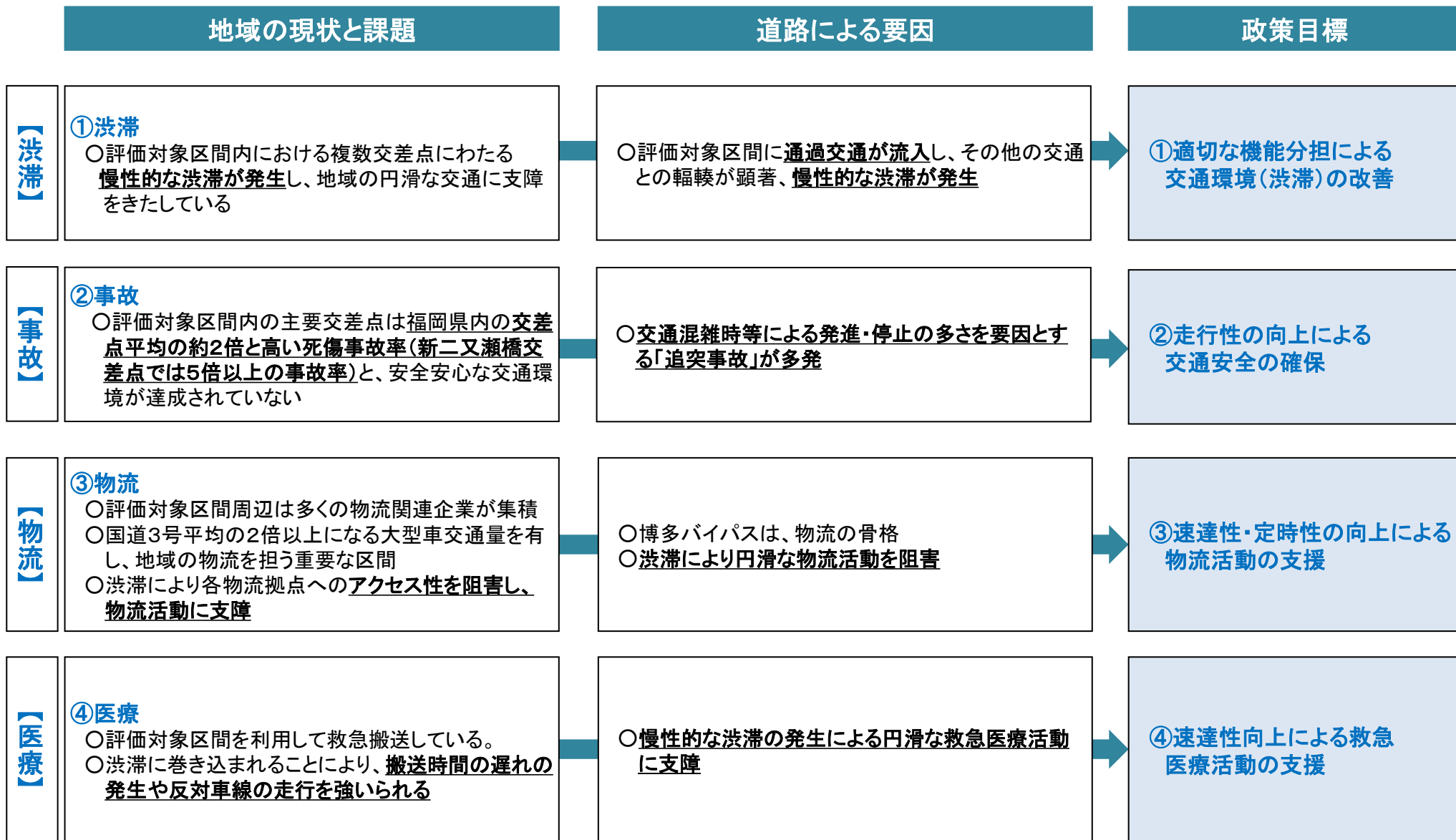
福岡県の総合計画

【福岡県】福岡県総合計画	内容(抜粋)
活力にあふれ成長力に富んだ経済と魅力ある雇用の創出	<p>空港、港湾、道路などの交通基盤の整備を進め、県内外へ人・モノが活発に移動する拠点づくりを目指します。</p> <p>【速達性・定時性の向上による物流活動の支援】</p>
【福岡県】福岡都市圏都市計画区域の整備、開発及び保全の方針	内容(抜粋)
主要な施設の配置の方針(道路)	<p>各所に発生している交通混雑の緩和を図る必要がある区間や、市街地開発計画が進められる地区等の主要施設へのアクセス路においては、その交通需要に対処するため、適切な道路の配置を図ります。</p> <p>【適切な機能分担による交通環境の改善】</p>
【福岡県】福岡県国土利用計画(第四次)	内容(抜粋)
交通・情報通信体系の整備に向けた施策	<p>空港や港湾の機能充実を図るとともに、関連するアクセス道路の整備を促進する。</p> <p>【適切な機能分担による交通環境の改善】 【速達性・定時性の向上による物流活動の支援】</p>
地域及び地域産業の振興に向けた施策	<p>安全で快適な道路交通環境を確保するため、事故危険箇所の改善や、誰もが安心して通行できる幅員及びバリアフリー歩行空間の整備を促進する。</p> <p>【適切な機能分担による交通環境の改善】</p>
県土利用の基本方向	<p>県内各地にバランスよく保健・医療・福祉・文化・教育・産業などの拠点を配置し、それらを道路や情報インフラなどのネットワークで結び、人的交流や地域間の連携を図るとともに、都市と農山漁村が相互に補完し合い、全体が一体的に発展する県土ふくおかを創造する。</p> <p>【速達性向上による救急医療活動の支援】</p>

福岡市の総合計画

【福岡市】第9次福岡市基本計画	内容(抜粋)
空間構成目標の実現に向けた交通体系の方向性	<p>都心部を中心に市民生活の核となる拠点をつなぐ都市軸を骨格として、公共交通機関や幹線道路のネットワークの充実・強化を図ります。</p> <p>【適切な機能分担による交通環境の改善】</p>
【福岡市】福岡市都市交通基本計画	内容(抜粋)
国内外からの広域的な人流・物流を支える交通	<p>広域的な人流・物流を支えるため、自動車専用道路をはじめとする広域道路ネットワークの形成を進めます。</p> <p>【速達性・定時性の向上による物流活動の支援】</p>

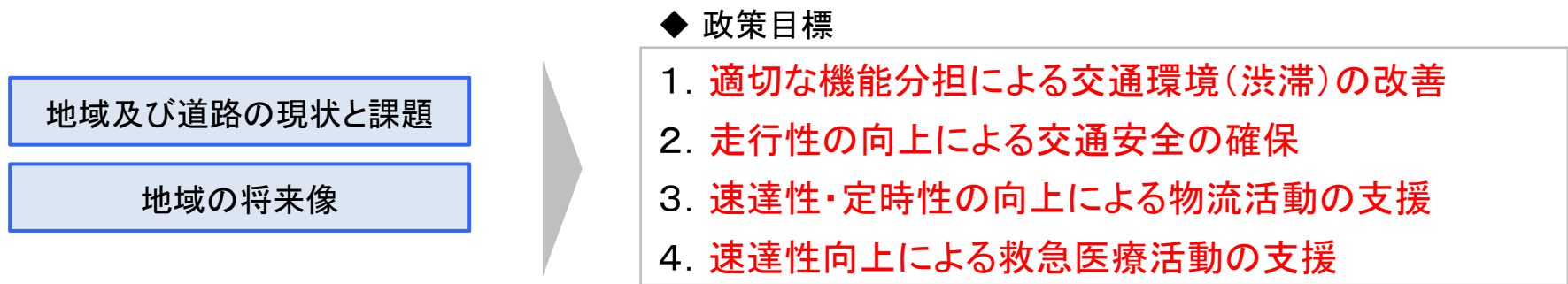
4. 政策目標の設定(地域の課題と要因の整理)



4. 政策目標の設定

■ 政策目標の設定

○地域の課題や将来像を踏まえ、4つの政策目標を設定し、これらの目標を達成するための対策案を検討



■ 対策案の検討



当該道路に求められるサービスレベルとは

- ① 走行性・安全性ともに幹線道路として通年で必要な交通機能を有すること
- ② 円滑かつ安定した物流、救急搬送経路となるネットワークを確保すること

現道の課題を解決し、地域の将来像を実現する対策案について検討

5. 複数の対策案の検討

5. 複数の対策案の検討(対策案の評価内容)

- ◆ 政策目標を達成するために求められる機能について整理し、評価項目を設定。
- ◆ 対策案を検討する上では、地域の環境や土地利用、コストに配慮。

政策目標

1. 適切な機能分担による交通環境(渋滞)の改善

2. 走行性の向上による交通安全の確保

3. 速達性・定時性の向上による物流活動の支援

4. 速達性向上による救急医療活動の支援

必要な機能
評価項目

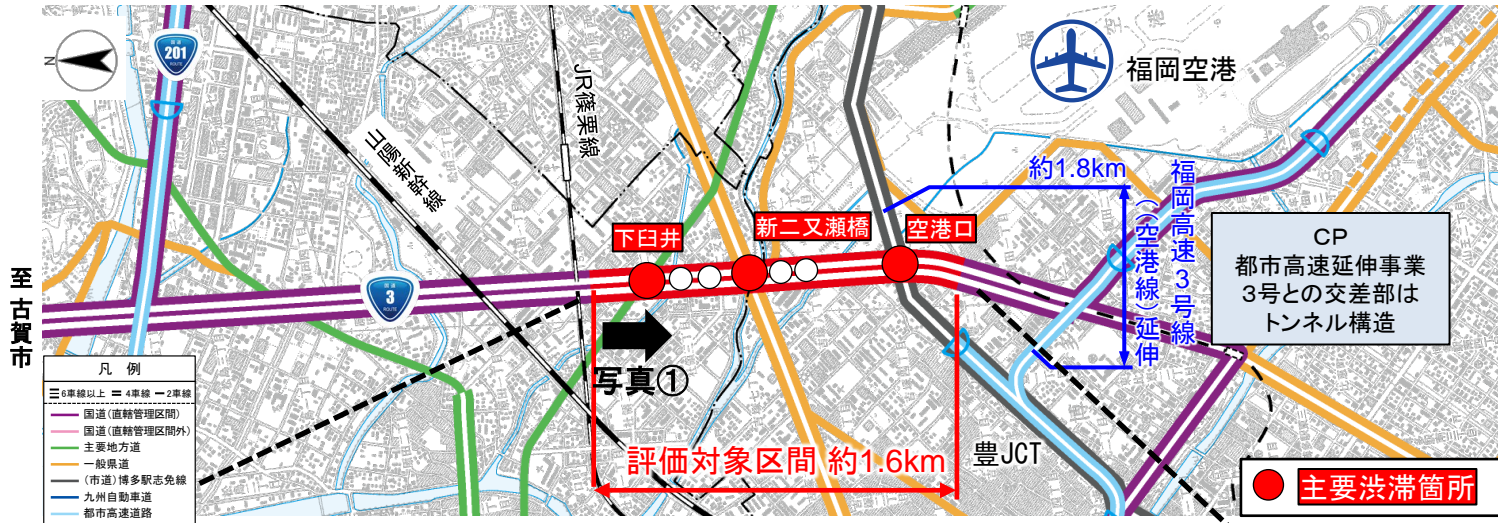
課題	政策目標	求められる機能	評価ポイント
渋滞	適切な機能分担による交通環境(渋滞)の改善	・適切な機能分担を図り、混雑を緩和できるか	・対象区間の旅行速度、主要渋滞箇所の渋滞緩和
事故	走行性の向上による交通安全の確保	・事故が少なく安全・安心な交通が確保できるか	・主要渋滞箇所の交通事故減少
物流	速達性・定時性の向上による物流活動の支援	・円滑かつ安定した物流活動が確保できるか	・輸送時間の定時性の向上
		・主要拠点へのアクセス性は確保されているか	・主要拠点間の速達性の向上
医療	速達性向上による救急医療活動の支援	・安全で円滑な救急搬送が可能になるか	・救急搬送の速達性の向上

その他配慮すべき事項

配慮すべき事項	着目点	評価ポイント
沿道施設や家屋等への影響	・沿道施設や家屋などへの影響が少ない	・沿道施設や家屋等の移転などが少ない
生活環境への配慮	・沿道環境への影響が小さい	・沿道環境(騒音)が悪化しない
景観への配慮	・景観への影響が小さい	・眺望の阻害範囲が小さい
工事中の影響・事業期間	・工事規制範囲が小さい、工事規制期間・事業期間が短い	・工事期間と規制範囲、開通までの期間
経済性	・建設に要する費用が安い	・事業費

5. 複数の対策案の検討(対策区間周辺のコントロールポイント)

- 下臼井交差点～新二又瀬橋交差点間の沿道部は商業施設や工場など開発が進んでいる。
- 国道3号バイパスとの交差部(空港口交差点)は福岡高速3号線(空港線)延伸計画があり、立体交差(トンネル)で都市計画決定されている。



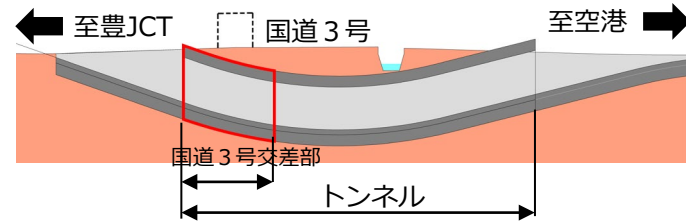
沿道状況写真(下臼井付近)



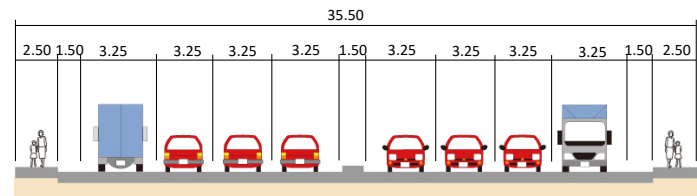
CP 沿道開発状況(下臼井～空港口)



福岡高速3号線(空港線)延伸

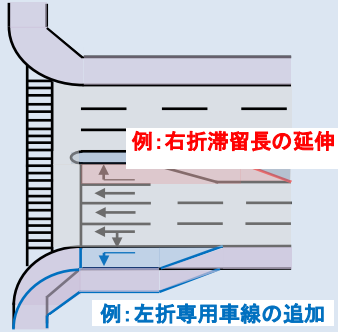
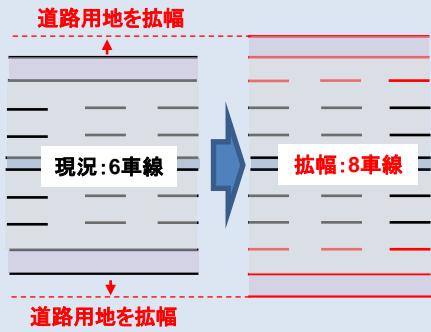
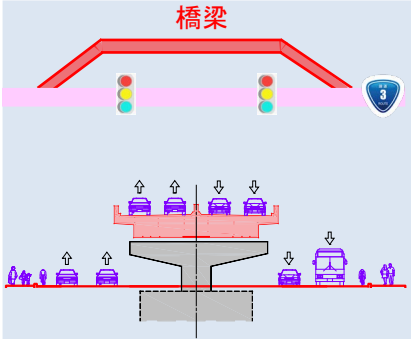
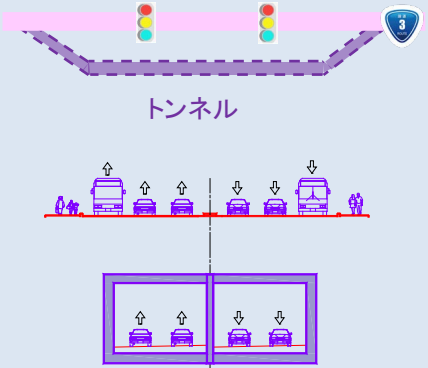


新二又瀬橋付近 現道幅員



5. 複数の対策案の検討(構造比較結果)

福岡県交通渋滞対策協議会 (R2. 11. 27)
会議資料より抜粋

比較案	①交差点改良	②平面拡幅	立体交差	
			③高架	④トンネル
構造イメージ	 <p>例: 右折滞留長の延伸</p> <p>例: 左折専用車線の追加</p>	 <p>道路用地を拡幅</p> <p>現況: 6車線</p> <p>拡幅: 8車線</p> <p>道路用地を拡幅</p>	 <p>高架</p> <p>橋梁</p>	 <p>トンネル</p>
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・渋滞要因区間の交差点を改良する(車線数増加など)案 	<ul style="list-style-type: none"> ・渋滞が発生している区間の車線数を増加する(平面拡幅)案 	<ul style="list-style-type: none"> ・渋滞要因区間を立体交差(高架形式)する案 	<ul style="list-style-type: none"> ・渋滞要因区間を立体交差(トンネル形式)する案
課題等	<ul style="list-style-type: none"> ・単路部の容量不足を解消する必要があり、交差点改良だけでは対策効果が低い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・渋滞区間は連続した信号交差点が残るため、対策効果は低い。 ・現況6車線(交差点部はさらに付加車線が追加)からの車線数増加のため、交差点部での経路誘導の複雑化、安全面に懸念がある。 ・全面的に用地確保が必要となり、沿道の商業施設への影響も甚大であることから、困難である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・高架構造にすることで渋滞が解消する。 ・高架下のスペースを街路として利用できる区間もあり、用地確保は限定的となる。(沿道商業施設への影響も少ない) 	<ul style="list-style-type: none"> ・河川下を通過する際の必要隔離を確保すると、高架構造に比べ、構造物延長が非常に長くなり、事業費が莫大となる。 ・大規模開削により、周辺の影響や迂回路用地も甚大である。 また、施工・規制期間も長期に及ぶ。
評価	×	×	○	×

5. 複数の対策案の検討(対策案の比較)

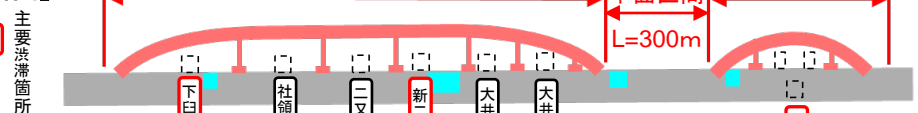
○信号交差点を全て立体化する構造の比較案として、部分立体化案と全線立体化案を検討。

【案①】部分立体化案

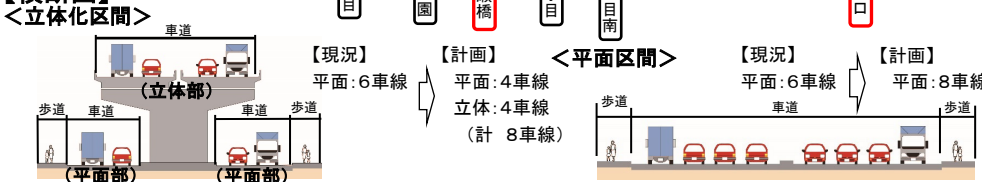
平面部との接続区間を設けて、博多駅・福岡空港等各方面への利用を重視した案

立体化区間 L=700m 平面区間 L=300m 立体化区間L=300m

【縦断図】



【横断図】

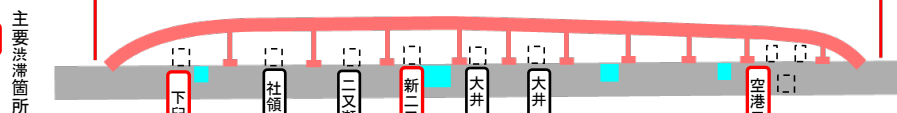


【案②】全線立体化案

全線立体構造で整備し、通過交通の走行性を重視した案

立体化区間 L=1,300m

【縦断図】



【横断図】



評価項目		評価ポイント	【案①】部分立体化案	【案②】全線立体化案
政策目標	【渋滞】適切な機能分担による交通環境の改善	対象区間の旅行速度	・連続した交差点の立体化により、通過交通が立体部に転換するため 交通混雑が緩和する	・連続した交差点の立体化により、通過交通が立体部に転換するため 交通混雑が緩和する
		主要渋滞箇所の渋滞緩和	・主要渋滞箇所(交差点部)の立体化により、通過交通が立体部に転換されるため 渋滞が緩和する	・主要渋滞箇所(交差点部)の立体化により、通過交通が立体部に転換されるため 渋滞が緩和する
	【事故】走行性の向上による交通安全の確保	主要渋滞箇所の交通事故減少	・主要渋滞箇所(交差点部)の立体化により、通過交通が立体部に転換されるため 交通事故は減少する	・主要渋滞箇所(交差点部)の立体化により、通過交通が立体部に転換されるため 交通事故は減少する
		輸送時間の定時性の向上	・立体化により、信号交差点を通過しなくなるため、 時間信頼性が向上する 【信号交差点を通過する数 現況 7箇所 →整備後 0箇所】	・立体化により、信号交差点を通過しなくなるため、 時間信頼性が向上する 【信号交差点を通過する数 現況 7箇所 →整備後 0箇所】
【物流】速達性・定時性の向上による物流活動の支援	主要拠点（福岡空港、博多駅方面）への速達性向上	・交通混雑が緩和され走行速度が向上し、 主要拠点(福岡空港、博多方面)へ向かう場合には立体部を活用することで速達性が向上する	・交通混雑が緩和され走行速度が向上するが、 主要拠点(福岡空港、博多方面)へ向かう場合の経路は現状と同じく、平面部の信号交差点を通過する必要がある	
		【医療】速達性向上による救急医療活動の支援	緊急搬送の速達性の向上	・交通混雑が緩和されるため救急搬送時の速達性が向上し、第三次医療施設への搬送時間の 10分圏域範囲が拡大する
配慮すべき事項	沿道や家屋等への影響	沿道施設や家屋等の移転などが少ない	・大井一丁目南交差点と空港口交差点の間に平面部を設けるため沿道施設への 影響範囲は案②よりも大きい	・沿道施設への 影響範囲は小さい
	生活環境への配慮	沿道環境(騒音)が悪化しない	・道路整備により騒音は 現況より一部悪化する	・道路整備により騒音は 現況より一部悪化する
	景観への配慮	眺望の阻害範囲が小さい	・部分立体化構造となるため、 現況と比べて悪化する	・全線立体化構造となるため、 現況と比べて最も悪化する
	工事の影響・事業期間	工事期間と規制範囲、開通までの期間	・部分的に 空港口立体化区間の開通が可能 であり、 工事期間も案②より短い	・全線で立体化構造とする整備のため、 全線開通までの工事期間が長い
	経済性	事業費	300~360億円	370~450億円

6. 意見聴取方法(案)について

6. 意見聴取方法(案)について

■意見聴取の方法

■意見聴取は、沿線自治体・団体および企業へのヒアリング、オープンハウス、沿線住民アンケート、留置きを実施予定。

- ※1 ヒアリングは、沿線自治体および企業等へ対面方式で意見聴取。
- ※2 オープンハウスは、市役所等での説明。アンケート票による意見聴取。オープンハウスの周知は市報などで広報。
- ※3 アンケートは、地域住民から対象者を無作為に抽出し、アンケート用紙を配布し意見聴取。
- ※4 Webでのアンケート回答も可能とする。

対象者		
ヒアリング ※1	【沿線自治体および団体代表者】福岡市への意見聴取	
	沿線自治体：福岡市	1自治体
	各団体等：トラック協会、タクシー協会、バス協会、商工会議所、観光協会など	10団体程度
	【企業等】対象区間沿線の企業への意見聴取	
	各企業：製造業、運輸・郵便業、卸売・小売業、宿泊・飲食サービス業、医療・福祉等	主要30社程度
オープンハウス (ヒアリング) ※2、※4	【地域住民】市役所等にオープンハウスを設置	
	福岡市東区：東区役所、イオンモール香椎浜 福岡市博多区：博多区役所	3箇所 (3日間実施予定)
アンケート ※3、※4	【地域住民】福岡市東区・博多区の地域住民から対象者を無作為に抽出し、アンケート用紙を配布し意見聴取	
	福岡市東区 (約260,000人：18歳以上)	約6,000部(抽出)
	福岡市博多区 (約200,000人：18歳以上)	約5,000部(抽出)
留置き	【広域的な道路利用者】沿線施設にアンケート用紙とアンケート回収ボックスを設置し意見聴取	
	福岡空港/古賀SA/広川SA など	4箇所
Webアンケート	【広域的な道路利用者】Webモニター調査により意見聴取	
	評価対象区間を利用する沿線地域(博多区/東区)を除く福岡地域の地域住民	-

6. 意見聴取方法(案)について

■ アンケート項目・内容

アンケート調査項目	アンケート調査内容
回答者の属性 道路利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ■ 回答者の属性 住所（市区町村まで）・性別・年齢 ■ 国道3号 博多バイパス（下臼井～空港口）の利用頻度及び自動車の利用頻度 ・ほぼ毎日、週に数回程度、月に数回程度、ほぼ利用しない、利用したことがない ■ 利用目的 ・仕事、通勤・通学、日常的な買い物・通院、観光・レジャー等 ■ 移動手段 ・自動車、バス、バイク、自転車等
国道3号 博多バイパス（下臼井～空港口）の道路の交通課題	<ul style="list-style-type: none"> ■ 国道3号 博多バイパス（下臼井～空港口）の道路の交通課題について ※4段階評価（1.そう思う 2.ややそう思う 3.あまりそう思わない 4.そう思わない） ①交通渋滞が発生し、日常生活の移動に支障を感じる ②交通事故が多く安全性が低いと感じる ③効率的な物流活動を阻害していると感じる ④救急搬送時、患者への負担を増大させていると感じる ⑤その他(自由回答)
対策案(構造)の比較・検討に際し重視すべき項目	<ul style="list-style-type: none"> ■ 対策案（構造）の比較・検討に際し、重視すべき項目について ※4段階評価（1.特に重視すべき 2.やや重視すべき 3.あまり重視すべきではない 4.重視すべきではない） <重視すべき項目> ①評価対象区間の渋滞が改善すること ②「下臼井・新二又瀬橋・空港口」交差点の渋滞が改善すること ③交通事故が少なくなり、走行する際の安全性が向上すること ④目的地への到着時間が読み易くなること ⑤市内の各拠点（博多駅方面や福岡空港等）への利用ができること ⑥救急搬送の時間が短くなること ⑦道路整備に伴う沿道や家屋等への影響が小さいこと ⑧騒音の影響が小さいこと ⑨周囲の景観への配慮がなされていること ⑩工事中の影響が小さいこと（開通までの時期が早いこと等） ⑪道路をつくる費用が安いこと ⑫その他（自由回答）
配慮すべき事項、その他意見	(自由回答)

6. 意見聴取方法(案)について

■アンケート概要

アンケート調査について

本アンケート調査は、国道3号博多バイパス（下臼井～空港口）の計画にあたり、皆様の生活に役立つ道路となるよう、周辺地域にお住まい皆様のご意見をお聞かせ頂くために実施するものです。

国道3号博多バイパス（下臼井～空港口）周辺地域における、地域の皆様が日ごろ感じられている、道路交通面での課題や、地域に求められる道路の役割、対策案（構造）の比較・検討に際しての重視すべき項目・配慮すべき項目等について、ご意見を伺うものです。ご協力のほどお願い申し上げます。

本調査は、福岡市博多区、福岡市東区の世帯を対象にアンケート用紙（同封の返信用はがき）を送付し、ご回答をお願いしております。

本調査票を郵送している個人情報（世帯主の氏名・住所等）については、住民基本台帳法に基づき、上記地域の地方公共団体から提供いただいております。本調査以外には使用せず、使用後は破棄します。

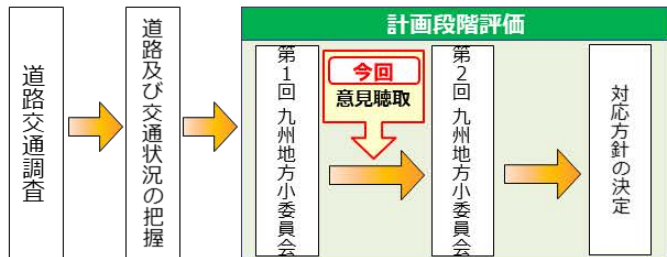
ご回答いただいた内容は、国土交通省九州地方整備局 福岡国道事務所 で集計を行います。

※地域の現状について、地域にお住まいになる皆さまのご意見を広くお聞きすることを目的としています。

そのため、返信用の郵便はがきに記入されたことは、この目的以外には使用いたしません。

道路事業の流れ（計画段階評価の流れ）

- ・ 計画段階評価では、地域の皆様のご意見を伺いつつ、地域の状況と課題、道路に求められる機能等を整理し、今後整備を進める道路について、概ねのルートや構造を評価していきます。
- ・ 今後、地域の皆様のご意見を基に、道路整備の方針（政策目標の設定、対応方針の検討）を検討して参ります。



※必要に応じ、都市計画決定や環境影響評価の手続きが実施される

アンケートの答え方

<回答方法について>

- ・ **P. 1～4を見ながら**、回答してください。回答方法は次のいずれかをお願いします。

回答方法①

アンケート用紙（同封の返信用はがき）に記入の上、ポストへ投函してください。



回答方法②

下記のQRコードより、WEBページ内の手順に沿って回答してください。



<返信用はがきの記入例>

- ・ **選択回答**の設問は、あてはまる番号に**1つだけ**○（マル）をつけてください。
- ・ 問2、問3は4段階評価の質問です。**各項目について1つずつ**○（マル）をつけてください。
- ・ 問4の設問は自由回答です。具体的なお意見をお書き下さい。

「オモテ面」

郵便はがき

〒8138790

福岡東郵便局留め
福岡県福岡市東区名島3丁目24-10
国道3号 博多バイパス(下臼井～空港口)
計画段階評価 事務局 行

〒 8138790

下記にチェックおよびご記入をお願いします。

【記入基本は必ず記入する事項(○を付してください)】	
年代	1. 10代 2. 20代 3. 30代 4. 40代 5. 50代 6. 60代 7. 70歳以上
性別	1. 男性 2. 女性
住所	1. 博多区 2. 東区 ()
問1 国道3号 博多バイパス(下臼井～空港口)の利用状況についてお尋ねします。【該当する番号(○)を付してください】(単一回答)	
利用頻度	1. ほぼ毎日(朝～7日) 2. 週に1～3日程度 3. 月に数回程度(朝～日未) 4. ほとんど利用しない 5. 利用したことない
利用目的	【休日】 1. 通勤・通学 2. 買い物 3. 観光・レジャー 4. 通院 5. 業務 6. その他 【平日】 1. 通勤・通学 2. 買い物 3. 観光・レジャー 4. 通院 5. 業務 6. その他 7. 利用しない
移動手段	【休日】 1. 自動車 2. バス 3. 自転車 4. 自転車 5. その他 6. 利用しない 【平日】 1. 自動車 2. バス 3. 自転車 4. 自転車 5. その他 6. 利用しない

「ウラ面」

問2 国道3号 博多バイパス(下臼井～空港口)の道路にはどのような交通課題があると思いますか。次の①～④の課題項目それぞれについて、4段階評価してください。その他ご意見があれば、⑤にご記入ください。
【4段階評価】 1. そう思う 2. ややそう思う 3. あまりそう思わない 4. そう思わない

交通に関する課題	あなたの評価の程度
①交通渋滞が発生し、日常生活の移動に支障を感じる	○ 2 3 4
②交通事故が多く安全性が低いと感じる	○ 2 3 4
③効率的な物流活動を阻害していると感じる	○ 2 3 4
④緊急輸送時 患者への負担を増大させていると感じる	○ 2 3 4
⑤その他(自由回答)	

問3 この地域にとって、望ましい構造案を検討する際に重要だと思うのは何ですか。次の①～④の課題項目それぞれについて、4段階評価してください。その他ご意見があれば、⑤にご記入ください。
【4段階評価】 1. 特に重視すべき 2. やや重視すべき 3. あまり重視すべきではない 4. 重視すべきではない

道路の機能	あなたの評価の程度
①評価対象区間の渋滞が改善すること	○ 2 3 4
②下臼井～第二又瀬橋・空港口交差点の渋滞が改善すること	○ 2 3 4
③交通事故が少なくなり、走行する際の安全性が向上すること	○ 2 3 4
④目的地への到着時間が短くなること	○ 2 3 4
⑤市内の各拠点(博多駅や福岡空港等)への利用ができること	○ 2 3 4
⑥効率的な物流活動が実現すること	○ 2 3 4
⑦道路整備に伴う沿道や家屋等への影響が小さいこと	1 ○ 2 3 4
⑧騒音の影響が小さいこと	1 ○ 2 3 4
⑨周囲の景観への配慮がなされていること	1 ○ 2 3 4
⑩工事中の影響が小さいこと(閉通までの時間が早いこと等)	1 ○ 2 3 4
⑪道路をつくる費用が安いこと	1 ○ 2 3 4
⑫その他(自由回答)	


問4 他に配慮すべき事項についてのご意見等がありましたら自由に記載ください。

問5 今後の道路整備についてのご意見等がありましたら自由に記載ください。

6. 意見聴取方法(案)について(アンケート調査票)

■アンケート概要

返信用はがき(住民アンケート案)



郵便はがき

8 1 3 8 7 9 0

福岡東郵便局留め
(福岡県福岡市東区名島3丁目24-10)
国道3号 博多バイパス(下臼井～空港口)

計画段階評価 事務局 行
(国土交通省九州地方整備局福岡国道事務所内)

料金受取人払郵便

差出有効期間
令和3年●月●日まで

切手不要

~~~~~  
下記にチェックおよびご記入をお願いします。

| あなたご自身のことについてお尋ねします。<br>【記入または該当する番号に○を付けてください】 |           |        |          |        |
|-------------------------------------------------|-----------|--------|----------|--------|
| 年代                                              | 1. 10代    | 2. 20代 | 3. 30代   | 4. 40代 |
|                                                 | 5. 50代    | 6. 60代 | 7. 70歳以上 |        |
| 性別                                              | 1. 男性     |        | 2. 女性    |        |
| 住所                                              | 1. 博多区    |        | 2. 東区    |        |
|                                                 | 3. その他( ) |        |          |        |

問1 国道3号 博多バイパス(下臼井～空港口)の利用状況についてお尋ねします。【該当する番号に○を付けてください】(単一回答)

|      |                                                                        |  |                                                                        |  |
|------|------------------------------------------------------------------------|--|------------------------------------------------------------------------|--|
| 利用頻度 | 1. ほぼ毎日(週4～7日)                                                         |  | 2. 週に1～3日程度                                                            |  |
|      | 3. 月に数回程度(週1日未満)                                                       |  | 4. ほとんど利用しない                                                           |  |
| 利用目的 | 【平日】                                                                   |  | 【休日】                                                                   |  |
|      | 1. 通勤・通学 2. 買い物<br>3. 観光・レジャー 4. 通院<br>5. 業務 6. その他<br>( )<br>7. 利用しない |  | 1. 通勤・通学 2. 買い物<br>3. 観光・レジャー 4. 通院<br>5. 業務 6. その他<br>( )<br>7. 利用しない |  |
| 移動手段 | 【平日】                                                                   |  | 【休日】                                                                   |  |
|      | 1. 自動車 2. バス<br>3. バイク 4. 自転車<br>5. その他<br>( )<br>6. 利用しない             |  | 1. 自動車 2. バス<br>3. バイク 4. 自転車<br>5. その他<br>( )<br>6. 利用しない             |  |

問2. 国道3号 博多バイパス(下臼井～空港口)の道路にはどのような交通課題があると思いますか。次の①～⑤の課題項目それぞれについて、4段階評価してください。その他ご意見があれば、⑤にご記入ください。  
【4段階評価】 1. そう思う 2. ややそう思う 3. あまりそう思わない 4. そう思わない

| 交通に関する課題                  | あなたの評価の程度 |   |   |   |
|---------------------------|-----------|---|---|---|
| ①交通渋滞が発生し、日常生活の移動に支障を感じる  | 1         | 2 | 3 | 4 |
| ②交通事故が多く安全性が低いと感じる        | 1         | 2 | 3 | 4 |
| ③効率的な物流活動を阻害していると感じる      | 1         | 2 | 3 | 4 |
| ④救急搬送時、患者への負担を増大させていると感じる | 1         | 2 | 3 | 4 |
| ⑤その他(自由回答)                |           |   |   |   |

問3. この地域にとって、望ましい構造案を検討する際に重要だと思うことは何ですか。次の①～⑫の課題項目それぞれについて、4段階評価してください。その他ご意見があれば、⑫にご記入ください。  
【4段階評価】 1. 特に重視すべき 2. やや重視すべき 3. あまり重視すべきではない 4. 重視すべきではない

| 道路の機能                          | あなたの評価の程度 |   |   |   |
|--------------------------------|-----------|---|---|---|
| ①評価対象区間の渋滞が改善すること              | 1         | 2 | 3 | 4 |
| ②「下臼井・新二又瀬橋・空港口」交差点の渋滞が改善すること  | 1         | 2 | 3 | 4 |
| ③交通事故が少なくなり、走行する際の安全性が向上すること   | 1         | 2 | 3 | 4 |
| ④目的地への到着時間が読み易くなること            | 1         | 2 | 3 | 4 |
| ⑤市内の各拠点(博多駅方面や福岡空港等)への利用ができること | 1         | 2 | 3 | 4 |
| ⑥救急搬送の時間が短くなること                | 1         | 2 | 3 | 4 |
| ⑦道路整備に伴う沿道や家屋等への影響が小さいこと       | 1         | 2 | 3 | 4 |
| ⑧騒音の影響が小さいこと                   | 1         | 2 | 3 | 4 |
| ⑨周囲への景観への配慮がなされていること           | 1         | 2 | 3 | 4 |
| ⑩工事中の影響が小さいこと(開通までの時期が早いこと等)   | 1         | 2 | 3 | 4 |
| ⑪道路をつくる費用が安いこと                 | 1         | 2 | 3 | 4 |
| ⑫その他(自由回答)                     |           |   |   |   |

問4. 他に配慮すべき事項についてのご意見等がありましたらご自由に記載ください。

問5. 今後の道路整備についてのご意見等がありましたらご自由に記載ください。

# 6. 意見聴取方法(案)について(アンケート調査票)

アンケート調査票(案):「新たな道路を計画している沿線地域の特長」についての説明資料

## 新たな道路を計画している沿線地域の特長



- 評価対象区間は、国道3号博多バイパスの一部区間であり、6車線の道路です。
- 沿線地域には博多港や福岡空港等の県内の主要拠点をも有し、周辺には多くの物流関連企業が集積しています。
- 救急医療を担う3次医療施設（九州大学病院救命救急センター/済生会福岡総合病院救命救急センター）も近くに位置しています。



※福岡国道事務所撮影

# 6. 意見聴取方法(案)について(アンケート調査票)

アンケート調査票(案):「地域の現状課題」と「課題を解決するための目標」についての説明資料



・評価対象区間において、特に問題視されている課題は、「渋滞」「事故」「物流」「医療」の4つです。

## 課題① 渋滞

- 評価対象区間では複数交差点にわたり渋滞が発生し、交差点部では接続道路側においても渋滞が発生しています。
- 通行する交通は、区間の途中で右左折せずに直進し、通過していく交通が多い状況です。



渋滞発生時の交通状況

## 目標① 適切な機能分担※ による渋滞の改善

※評価対象区間を直進する交通とそれ以外の交通の分離

## 課題③ 物流

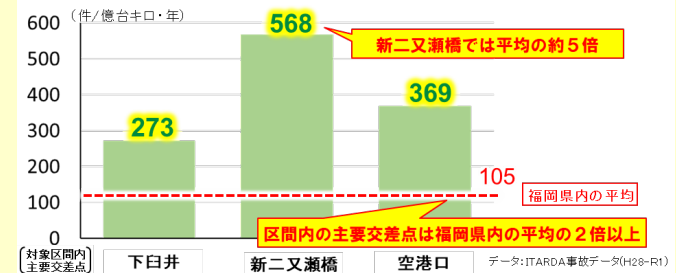
- 沿線には福岡空港や博多港等の重要拠点而立地し、物流関連企業も多く集積しています。
- 評価対象区間は、沿線の物流を担う重要な道路として使われていますが、慢性的な渋滞が円滑な物流活動を阻害している状況です。

目標③ 速達性・定時性の向上による  
物流活動の支援

## 課題② 事故

- 区間内の主要交差点の死傷事故率は、福岡県内の平均の約2倍と高く、事故が発生しやすい区間であり、交通混雑時等による発進・停止の多さが主な要因となる「追突事故」が多発しています。

◆対象区間の死傷事故率



## 目標② 走行性の向上による交通安全の確保

## 課題④ 医療

- 評価対象区間は、沿線地域から第三次救急医療施設(九大病院や済生会)への救急搬送ルートとして使われています。
- しかし、渋滞に巻き込まれることにより、円滑な搬送活動が阻害され、救急医療への支障が発生しています。

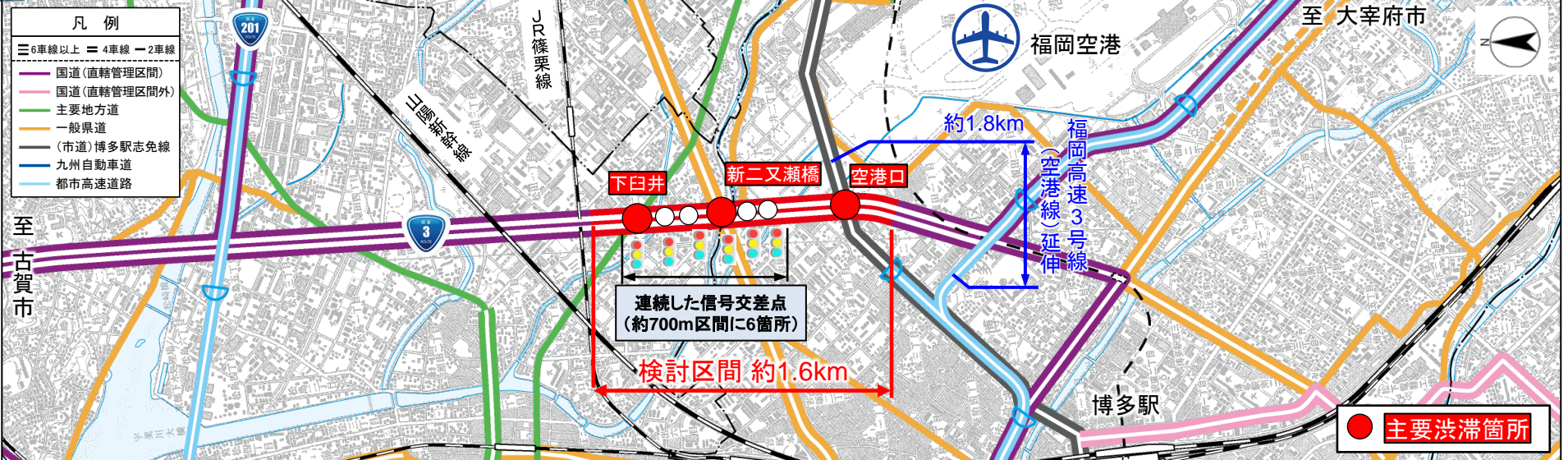
目標④ 速達性向上による救急医療活動の支援

# 6. 意見聴取方法(案)について(アンケート調査票)

アンケート調査票(案): 「課題を解決するための対策案」についての説明資料

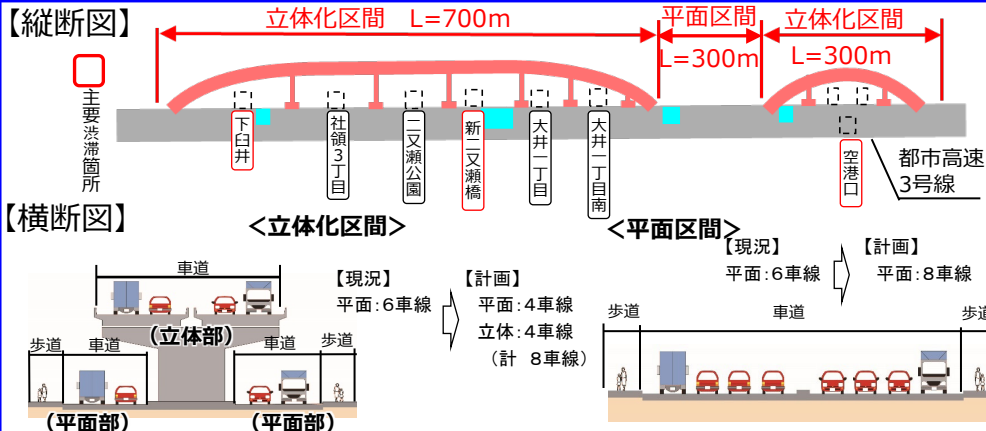
## 地域の交通課題を解決するための対策案について

課題解決を目標に、沿道の土地利用や都市高速の延伸を考慮し、立体交差を基本とする対策として2案を考えました。



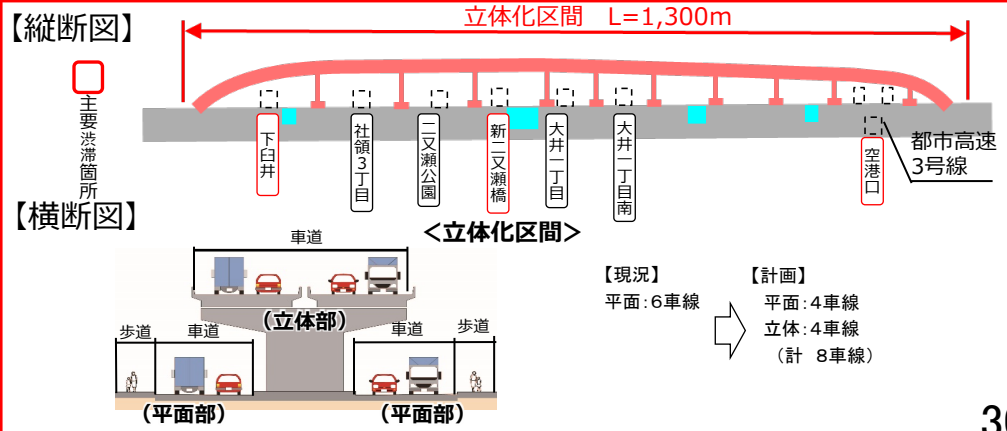
### 【案①】部分立体化案

平面部との接続区間を設けて、博多駅・福岡空港等各方面への利用を重視した案



### 【案②】全線立体化案

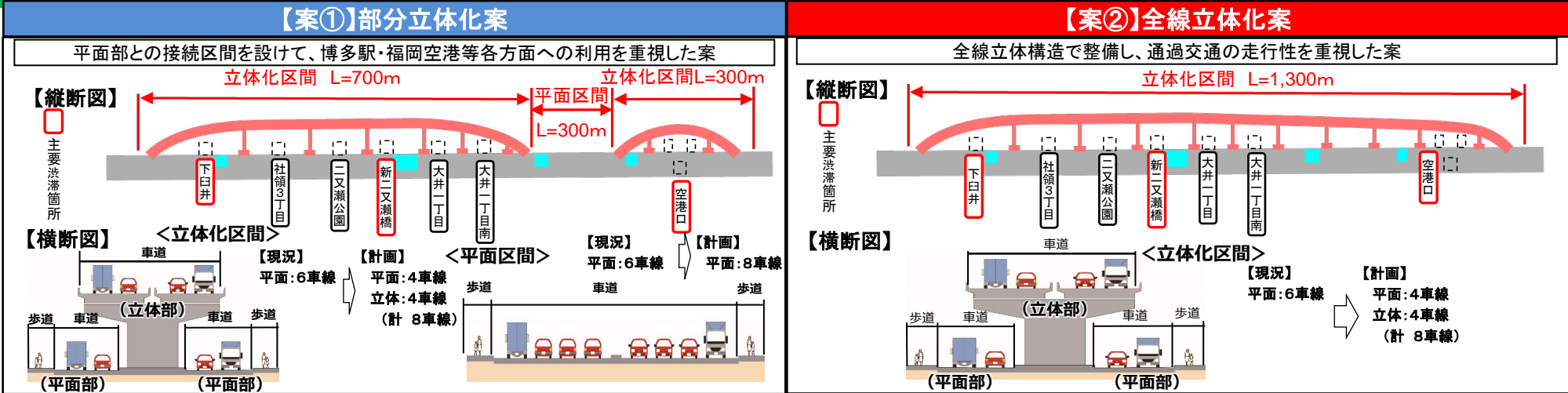
全線立体で整備し、通過交通の走行性を重視した案



# 6. 意見聴取方法(案)について(アンケート調査票)

## アンケート調査票(案): 「対策案の比較」についての説明資料

### 地域の交通課題を解決するための対策案の比較



| 評価項目    |                          | 評価ポイント                                 | 【案①】部分立体化案                                                                                                                                            | 【案②】全線立体化案                                                                                                                                                       |
|---------|--------------------------|----------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 政策目標    | 【渋滞】適切な機能分担による交通環境の改善    | 対象区間の旅行速度<br>主要渋滞箇所の渋滞緩和               | ・連続した交差点の立体化により、通過交通が立体部に転換するため <b>交通混雑が緩和する</b><br>・主要渋滞箇所(交差点部)の立体化により、通過交通が立体部に転換されるため <b>渋滞が緩和する</b>                                              | ・連続した交差点の立体化により、通過交通が立体部に転換するため <b>交通混雑が緩和する</b><br>・主要渋滞箇所(交差点部)の立体化により、通過交通が立体部に転換されるため <b>渋滞が緩和する</b>                                                         |
|         | 【事故】走行性の向上による交通安全の確保     | 主要渋滞箇所の交通事故減少                          | ・主要渋滞箇所(交差点部)の立体化により、通過交通が立体部に転換されるため <b>交通事故は減少する</b>                                                                                                | ・主要渋滞箇所(交差点部)の立体化により、通過交通が立体部に転換されるため <b>交通事故は減少する</b>                                                                                                           |
|         | 【物流】速達性・定時性の向上による物流活動の支援 | 輸送時間の定時性の向上<br>主要拠点(福岡空港、博多駅方面)への速達性向上 | ・立体化により、信号交差点を通過しなくなるため、 <b>時間信頼性が向上する</b><br>【信号交差点を通過する数 現況 7箇所 ⇒ 整備後 0箇所】<br>・交通混雑が緩和され走行速度が向上し、 <b>主要拠点(福岡空港、博多方面)へ向かう場合には立体部を活用することで速達性が向上する</b> | ・立体化により、信号交差点を通過しなくなるため、 <b>時間信頼性が向上する</b><br>【信号交差点を通過する数 現況 7箇所 ⇒ 整備後 0箇所】<br>・交通混雑が緩和され走行速度が向上するが、 <b>主要拠点(福岡空港、博多方面)へ向かう場合の経路は現状と同じく、平面部の信号交差点を通過する必要がある</b> |
|         | 【医療】速達性向上による救急医療活動の支援    | 緊急搬送の速達性の向上                            | ・交通混雑が緩和されるため救急搬送時の速達性が向上し、第三次医療施設への搬送時間の <b>10分圏域範囲が拡大する</b>                                                                                         | ・交通混雑が緩和されるため救急搬送時の速達性が向上し、第三次医療施設への搬送時間の <b>10分圏域範囲が拡大する</b>                                                                                                    |
| 配慮すべき事項 | 沿道や家屋等への影響               | 沿道施設や家屋等の移転などが少ない                      | ・大井一丁目南交差点と空港口交差点の間に平面部を設けるため沿道施設への <b>影響範囲は案②よりも大きい</b>                                                                                              | ・沿道施設への <b>影響範囲は小さい</b>                                                                                                                                          |
|         | 生活環境への配慮                 | 沿道環境(騒音)が悪化しない                         | ・道路整備により騒音は <b>現況より一部悪化する</b>                                                                                                                         | ・道路整備により騒音は <b>現況より一部悪化する</b>                                                                                                                                    |
|         | 景観への配慮                   | 眺望の阻害範囲が小さい                            | ・部分立体化構造となるため、 <b>現況と比べて悪化する</b>                                                                                                                      | ・全線立体化構造となるため、 <b>現況と比べて最も悪化する</b>                                                                                                                               |
|         | 工事中的影響・事業期間              | 工事期間と規制範囲、開通までの期間                      | ・ <b>部分的に空港口立体化区間の開通が可能であり、工事期間も案②より短い</b>                                                                                                            | ・全線で立体化構造とする整備のため、 <b>全線開通までの工事期間が長い</b>                                                                                                                         |
|         | 経済性                      | 事業費                                    | 300~360億円                                                                                                                                             | 370~450億円                                                                                                                                                        |