

中部広域都市計画道路の変更に係る都市計画公聴会の公述要旨及び公述に対する都市計画決定権者の見解  
1・5・1号 池武当インター線 ほか3路線

公述人	公 述 要 旨	都市計画決定権者の見解
1	<p>基本的に計画に対しての反対ではないが、県が計画している土地買収を行われると、県道74号線沿いにある駐車場がほぼ全車両分利用不可能になりアパート運営ができなくなります。</p> <p>また、買収用地の幅によっては受水槽まで移動を行わざる負えなくなり、住民に多大な負担をかけることとなります。</p> <p>買収を行われると既存不適格建物としてアパートとしての価値が著しく棄損して損害を受けると同時に、県道74号線沿い駐車場が利用不可により安定したアパート運営が行えないです。</p> <p>また、前面に高架橋（高さ12M～）が建つと県道74号線に向かってベランダがあり、日照権の問題や騒音問題、排気ガス等による洗濯物や建物の汚損が想定されます。</p> <p>現在、各部屋2台分をほぼ確保しての安定運営を行っており、その前提が崩れます。</p> <p>一部土地買い取りには基本反対で、行うのならアパート全体の買取りを要求致します。</p> <p>また下記の質問に対しての回答を合わせて要求致します。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 現在予定している土地買い取りの範囲は。</li> <li>2. 土地買い取りを行う時期は。</li> <li>3. 一部買い取りを拒否した場合、収用を行う予定は。行うのならその時期は。</li> <li>4. また、建物が既存不適格建物になった場合の補償は。</li> </ol>	<p>都市計画原案の公述意見に対する都市計画決定権者の見解は、下記の通りです。</p> <p style="text-align: center;">記</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 当該地は、現在の道路境界から民地側に約4mの箇所が都市計画道路の範囲となります。 なお、都市計画原案でお示しした都市計画道路の境界については、今後、事業者が実施する地形測量や道路詳細設計の結果、若干の変更が生じる可能性もあります。</li> <li>2. 今後、事業者は道路詳細設計を行った後、用地測量、土地鑑定評価及び物件調査を実施し、用地交渉を行うことになるため、令和6年度以降の用地交渉を予定しているとのことであります。</li> <li>3. 事業者としては、任意交渉にて解決していくことを前提としていますが、交渉が難航した場合、その時点における本計画のスケジュールと進捗状況を踏まえて、土地収用法に関する手続きを検討するとのことであります。</li> <li>4. 事業者に確認したところ、公共事業が原因で既存不適格建物となった場合、補償の対象となることはないとのことであります。</li> </ol>

<p>5. 高架橋が前面に建つことによる損害に対しての補償と永続的補償は。</p> <p>6. 一部買い取りでアパート運営に支障が出た場合の永続的補償はあるのか。</p> <p>7. 一部買い取りで永続的補償が無い場合、代替案は。</p> <p>8. 住民に対しての補償は。</p> <p>9. こちらからの代替案提示として隣地の空き地を県が買い取り、こちらに代替地として譲り渡す事を希望致します。</p> <p>10. なお回答は原計画に関わるデータ資料と共に公式文書としてご回答下さい。</p> <p>11. 日照権に関する影響がわかる環境調査のデータの開示をお願いしたい。</p>	<p>5. 当該地の高架高さは約5～7mとなります。また、高架端から側道部歩道端までの水平距離が約8～9mとなります。 事業者が事前に実施した環境調査では、供用後における騒音や排気ガス（大気質）は環境基準を満たしていることを確認しており、事業者において、工事中は低騒音・低排出ガス対策型の施工機械を使用する等の対策を行うことを確認しております。 また、供用後において、高架設置に伴い社会生活上受忍すべき範囲を超えるような影響が生じた場合は、別途、協議を行うとのことであります。</p> <p>6. 個々の補償につきましては、事業者において、今後、建物や営業調査等を行い、「沖縄県の公共事業の施行に伴う損失補償基準」に基づき、適正で公正な補償費を算定した後、補償交渉でご説明するとのことであります。</p> <p>7. 6に同じ</p> <p>8. 6に同じ</p> <p>9. 事業者を確認したところ、代替地として隣地の空き地の地権者に対して事業者が働きかけ、契約の合意が得られれば、起業地の地権者、隣地の地権者（代替地提供者）、事業者の三者により土地の売買契約を締結する「三者契約」という仕組みがあるとのことです。 ただし、あくまで代替地提供者の任意による合意が前提となります。</p> <p>10. 公述意見に対する本見解は、都市計画案の公告縦覧時に、沖縄県都市計画・モノレール課のホームページで公表します。 計画に関わるデータ等資料については、都市計画図書が随時縦覧・閲覧が可能となっております。 なお、都市計画図書以外の資料等については、事業者において対応することを確認しております。</p> <p>11. 事業者において、環境調査のデータ開示について、対応していくことを確認しております。</p> <p>以上のとおり、事業計画について適切に検討されていること、用地補償やその他の公述意見について、事業者において事業実施段階で適切に対応していくことを確認した結果も踏まえ、都市計画原案を都市計画案とし、公告縦覧を行います。</p>
---	---

中部広域都市計画道路の変更に係る都市計画公聴会の公述要旨及び公述に対する都市計画決定権者の見解  
1・5・1号 池武当インター線 ほか3路線

公述人	公 述 要 旨	都市計画決定権者の見解
2	<p>1. 説明を頂きました図面等の確認の難しさ等や、立体交差化の不明瞭の事が多く、前回の説明会には感謝申し上げますが、図面を見馴れて無い者への説明の助けにはならず、沖縄県土木建築部都市計画・モノレール課の皆様のご苦労には添いかねます。</p> <p>2. 立体交差化の立体的な説明もですが、何のために、誰の為の必要であるのか、私は感じ取ることが出来ません。 先祖伝来の土地や営業をなさっている方々の生活等を考察して見る事の大切さ、今の混雑を何年先までの混雑とお考えかと考察した時に、道路の変更の事に絞りすぎではありませんか。</p> <p>3. まだまだ、双方協議の場が必要であり、今後も道路の変更の必要性・対策・陳情を協議したいと存じます。</p> <p>4. 【質問1】池武当交差点の混雑は、朝は信号2回待ち、夕方は3回待ちである。今が混雑のピークか、今後どのように市民町民の車の増をお考えか。</p> <p>5. 【質問2】リモートが主流となり高齢者の免許返納も聞かれる中で交通混雑は減少するのではないのでしょうか。</p>	<p>都市計画原案の公述意見に対する都市計画決定権者の見解は、下記の通りです。</p> <p style="text-align: center;">記</p> <p>1. 事業計画の内容については、説明会のみならず、事業者のホームページにおいて事業計画説明資料の公開により情報提供が行われているところではありますが、今後、事業者が行う事業説明会や用地説明会においては、道路構造の詳細及び施工計画を検討した上で、完成予想図や3次元図等の活用による立体的な資料を提示し、分かり易く丁寧に説明しながら、事業計画の理解促進に努めていくことを確認しております。</p> <p>2. 池武当及び池武当（東）交差点周辺道路の立体交差化は、両交差点を通過する池ン當線や沖縄環状線が中部圏域の広域的な幹線道路網であることも踏まえて、現在でも発生している渋滞を緩和し、現状及び将来において、当該交差点周辺を利用する道路利用者や近隣住民の方々の利便性向上を図ることを目的とした計画であります。</p> <p>3. 令和2～3年度にかけて、事業者による事業計画の説明会や意見募集が行われ、頂いたご意見への対応方針や事業計画説明資料は、事業者のホームページで公開し、情報提供が行われているところでもあります。 今後も、事業者が行う事業説明会や用地説明会において分かりやすく丁寧に説明するとともに、窓口や訪問での個別説明を行いながら、事業計画の理解促進に努めていくことを確認しております。</p> <p>4. 池武当及び池武当（東）交差点は、現状においても、朝夕渋滞が発生しておりますが、交通量推計による予測の結果、将来（令和12年）も現状程度の交通量が見込まれております。</p> <p>5. 事業者によると、以下により、テレワークや高齢者の運転免許返納が将来交通量に与える影響については、当面は、今後の動向を注視する必要がありますとのことから、現状で予測は困難であるとのことです。 ア) 総務省等の資料によると、新型コロナウイルス感染症の拡大によりテレワークが急速に進んでおり、一定程度定着傾向にあることが伺えるとしておりますが、テレワーク実施率は、20年5月に31.5%から22年7月には16.2%となっており、今後のテレワーク実施率がどのように変化</p>

<p>6. 【質問3】高架橋ができることによって、大型車の出入に支障が生じ不便になります。さらに高架橋の急カーブが危険を感じます。また、高速道の橋桁によって暗いですが、高架橋によってさらに暗い危険な交差点になります。</p> <p>7. 【疑問点1】去年3月の説明では土地がかかっており、今年6月の説明会ではかからないということでした。では、かからないと断言してくださいと問いましたが、実際に測量しないとわからないというお返事でした。どっちなのか。</p> <p>8. 【疑問点2】公聴会はなぜ、全地権者、地域の方々、事業者へ案内されなかったのですか。新聞広告はお悔やみ欄の上に掲載されており誰も見られない、不親切です。</p> <p>9. ここで60年以上事業をされている高架橋の両サイドの方には、不利益です。高架橋は何のため、誰のために、本当に必要なのか聞きたい。</p> <p>10. 計画が地域の方々へ説明されてなく、区長も知らない状況で、淡々と進められています。</p>	<p>するかを判断することは難しいと示されております。</p> <p>イ) 沖縄県警察の資料によると、運転免許保有者数は、令和3年まで増加傾向にあり、それに伴い65歳以上の高齢者の免許保有者も増加しております。一方で、免許証自主返納者数は平成24年から令和元年にかけて増加していましたが、令和2年から減少しております。</p> <p>6. 沿線の店舗に対する乗り入れについては、事業者において道路詳細設計の段階で利用状況を確認した上、現状通りの利用を可能とする構造計画を検討することを確認しております。 また、高架橋の曲線については、道路構造基準を満たしております。さらに、高架橋下については、今後、事業者において道路照明の必要性について、基準に則り検討するとのこととあります。</p> <p>7. 都市計画原案でお示した都市計画道路の境界については、今後、事業者が実施する地形測量や道路詳細設計の結果、若干の変更が生じる可能性があるため、そのような趣旨の説明をしたものであり、計画が二転三転するという趣旨の説明ではないことを事業者を確認しております。</p> <p>8. 公聴会で意見陳述できる方は、中部広域都市計画区域に住所を有する方を対象としていることから、広域的に周知が可能な方法である新聞広告、県のホームページ、県の公報により周知を図っております。また事業者において、地元公民館へ伺い周知も行っております。 なお、新聞広告については、発行部数の多い県内2紙に掲載することで周知を図っております。 今後もこれまでと同様に、事業者及び関係市町村と協力しながら、地元や都市計画区域内の住民へ向けて、適切な周知に努めて参ります。</p> <p>9. 2に同じ</p> <p>10. これまで、令和2～3年度に事業者による説明会を2回、令和4年度は都市計画に関する説明会を1回開催(2日間に分けて開催)してきました。 開催の周知方法については、新聞への公告、関係行政区の公民館での掲示、沖縄市広報誌への折り込み、ホームページへの掲載、各戸への案内文の配布、地権者等への郵送、防災無線による放送等を組み合わせて活用することで、延べ331人(1回目139名、2回目33名、3回目159名)ご参加頂きました。 今後も、事業者において、事業説明会や用地説明会の開催を予定しておりますが、同様な手法を用いて周知を図りつつ、道路構造の詳細及び施工計画を検討した上で、完成予想図や3次元図等の活用による立体的な資料</p>
--	--

	<p>11. 高架橋ができることによって、暗くすさんだ、住民が出て行き過疎化になるじゃないかと不安があります。沖縄市知花池武当周辺を守りたいと思います。必要のないことに資金投入はやめていただきたい。</p> <p>12. 事業者は陳情を出しても別の日に機会を設けるとのこと。別の日とはいつか、その時に私たち地権者は部外視されるのでしょうか。</p>	<p>を提示し、分かり易く丁寧に説明しながら、事業計画の理解促進に努めていくことを確認しております。</p> <p>11. 2に同じ</p> <p>12. 公聴会は、公述人の意見陳述の場となりますが、公述意見に対する本見解は、都市計画案の公告縦覧時に、沖縄県都市計画・モノレール課のホームページで公表します。</p> <p>以上のおり、事業計画について適切に検討されていること、その他の公述意見について、事業者において事業実施段階で適切に対応していくことを確認した結果も踏まえ、都市計画原案を都市計画案とし、公告縦覧を行います。</p>
--	--	--

中部広域都市計画道路の変更に係る都市計画公聴会の公述要旨及び公述に対する都市計画決定権者の見解  
1・5・1号 池武当インター線 ほか3路線

公述人	公 述 要 旨	都市計画決定権者の見解
3	<p>1. 前回の説明会では、図面等の確認の難しさ、職員の説明も曖昧な所、この計画が本当に渋滞緩和になるのか、周辺での営業を行っている方々へ補償問題、まだまだ話し合う余地があるとしますので再度、公聴会の開催をお願いします。 また、多くの周辺地域の方々が、この計画が周知されていませんので、もっと分かりやすく案内、又は告知してください。</p> <p>2. 計画の目的、それが本当に合っているのか、聞きたいです。 35年毎朝、毎夕見ている、混雑を把握しています。必ず高架橋でなくても混雑は解消できると思います。 1) 朝夕2時間混みます。嘉手納から北谷向けの交通量が多く、高架橋ができれば池武当（東）交差点の高架下で右折となり混むと思います。それと、池武当（東）交差点の美里向け右折は大渋滞すると予想できる。 2) 提案だが、池武当（東）交差点の美里向け右折車線を2車線にしてしまえば混雑は解消されると思います。 3) これも提案だが、池武当交差点の知花向け右折を2車線にすれば混雑は解消できると思います。 高架橋で税金を無駄に使って欲しくない。計画を知らない人も結構いました。提案に対してどうお考えか。</p> <p>3. 県道沿いの展示場が高架橋で壁ができ、陰ができて県道沿いでなくなり、お客さんが見落とされてしまいます。また、土地の価値も落ちると思いますが、補償はどうなりますか。あと、工事中に出入が出来なくなるとありますが営業補償を考えてもらいたい。</p>	<p>都市計画原案の公述意見に対する都市計画決定権者の見解は、下記の通りです。</p> <p style="text-align: center;">記</p> <p>1. これまで、令和2～3年度に事業者による説明会を2回、令和4年度は都市計画に関する説明会を1回開催（2日間に分けて開催）してきました。開催の周知方法については、新聞への公告、関係行政区の公民館での掲示、沖縄市広報誌への折り込み、ホームページへの掲載、各戸への案内文の配布、地権者等への郵送、防災無線による放送等を組み合わせて活用することで、延べ331人（1回目139名、2回目33名、3回目159名）ご参加頂きました。</p> <p>2. 池武当交差点、池武当（東）交差点は現在でも渋滞しているため、渋滞緩和対策が必要と考えておりますが、池武当交差点は、交差点内に沖縄自動車道の橋台・橋脚があるため、知花方面への右折車線の2車線化は構造上の課題より困難とされております。また、池武当（東）交差点は、池武当交差点と近接し、かつ両交差点を通過する交通量は知花・北谷方向が卓越することから、一体的な対策が必要となります。 これらを前提に、池武当インター線（インターチェンジ）の設置も考慮した将来の交通需要を踏まえて交差点形状を比較検討した結果、現在の高架橋整備案が最適案として選定されております。 なお、高架橋整備後の両交差点形状は、円滑な交通流を確保できるよう必要な車線数（直進・右折・左折）を配置しております。</p> <p>3. 当該地前面道路には、橋梁の橋脚が設置されることとなりますが、これによる地価低減への対応について事業者を確認したところ、事業の影響によりその土地に直接の損失が生じるものではないため、損失補償は想定していないとのことであります。 また、工事中は、事業者において、営業に支障が生じないよう工事着手前に十分な調整を行い、必要な乗入を確保し施工していくことを確認しております。</p>

<p>4. 図面が見つらいため、3Dで見せた方が良い。</p> <p>5. インターチェンジに対しては良い案だと思うが、それによって、この県道をいじるのはナンセンス。しっかり意見を聞いて、できるだけ税金をかけない混雑解消方法を模索しながら話し合っていきたい。</p>	<p>4. 今後も、事業者において、事業説明会や用地説明会の開催を予定しておりますが、同様な手法を用いて周知を図りつつ、道路構造の詳細及び施工計画を検討した上で、完成予想図や3次元図等の活用による立体的な資料を提示し、分かり易く丁寧に説明しながら、事業計画の理解促進に努めていくことを確認しております。</p> <p>5. 1および2に同じ。</p> <p>以上のおり、事業計画について適切に検討されていること、その他の公述意見について、事業者において事業実施段階で適切に対応していくことを確認した結果も踏まえ、都市計画原案を都市計画案とし、公告縦覧を行います。</p>
---	---

中部広域都市計画道路の変更に係る都市計画公聴会の公述要旨及び公述に対する都市計画決定権者の見解  
1・5・1号 池武当インター線 ほか3路線

公述人	公 述 要 旨	都市計画決定権者の見解
4	<p>教会は、沖縄県が計画している池武当インターチェンジの出入口に隣接する土地を所有しています。</p> <p>教会は、この土地に神殿を建設中であり、この出入口について非常に懸念しています。</p> <p>前回(令和3年11月15日)提出した意見書に記載したように、教会は、神殿敷地や周辺の環境調査を経て、神聖な神殿敷地のためにこの土地を選択しました。しかしながら、県の計画に係るインターチェンジは、教会の土地に直接隣接しており、現在の環境にとって脅威となります。教会の神殿は、我々にとって、地上における最も神聖な礼拝の場所であり、静謐、平静、平穏かつ安全な環境の下、騒音、振動及び汚染が最小限である環境において建設される必要があります。我々は、本件インターチェンジについて深く懸念しており、このインターチェンジの建設について、教会と緊密な協議が行われることを要望します。</p> <p>教会は、この神殿敷地の所有者として、この敷地が引き続き静謐、平静、平穏かつ安全な状態で維持されること、及び騒音、振動及び汚染が最小限の状態での維持されることについて合理的な期待を有しています。</p> <p>この合理的な期待に照らし、教会としては、現在提案されているインターチェンジの位置、仕様又は規模が適切であるか否かについて、県において慎重に再考していただくべきものと考えており、こうした位置、仕様及び規模の代替案について協議させていただきたいと考えています。</p> <p>また、教会は、騒音、振動及び汚染など神殿敷地に対する悪影響を最小限にするため、様々な対応策について、県と緊密に協議させていただく必要があると考えています。</p> <p>こうした見地に照らし、今回、下記の点について照会ならびに意見を申し述べることにいたします。</p> <p>1. 県道東側からの(仮称)池武当 IC への右折進入に関する滞留</p>	<p>都市計画原案の公述意見に対する都市計画決定権者の見解は、下記の通りです。</p> <p style="text-align: right;">記</p>

長、利便性の確保、安全対策等について

1. ① 県道東側からの IC 進入のための県道右折滞留長について、前回のご回答から、110m×2車線ということでよろしいでしょうか。

1. ② 教会の敷地への県道東側からの進入について、下記についてご教示ください。

(a) 本書に添付の資料①平面図に記した右折進入箇所②における右折は、IC 供用後においても可能でしょうか。

(b) IC 供用後、県道東側から進行する車両は、IC 出入口の交差点において U ターンをすることはできるでしょうか。

(c) 上記(a)(b)が認められない場合、IC 供用後、資料①平面図に記した右折進入箇所①での右折進入が可能となるように、現状の中央分離帯に開口部を設けることは可能でしょうか。

(d) これらの対応が可能でない場合、教会敷地への県道東側からのアクセスに関する現状の利便性を確保する見地から、他の措置は考えられないでしょうか。

上記の背景事情として、県道東側から右折により教会にアクセスすることを前提に予想した場合、日曜日において、教会における儀式に参列する人々が乗る自動車は午前8時半から9時の間に約80台、同様に午前11時から11時半の間に約80台、県道東側からアクセスすることが予想されますので、交通の錯綜を招かないように、合理的なアクセス方法を検討する必要があると考えております。また、教会では、他の曜日にも不定期に様々なイベントがあり、同様に多くの自動車が集まりますので、他の曜日においても教会へのアクセスを容易にしておく必要があります。多数の自動車は頻りに教会にアクセスする必要があることを考慮頂くことで(県道東側からの右折によるアクセスを含みます)、県によるインターチェンジの安全な運営において交通の錯綜や混乱を避けることができるものと考えます。

神殿は今年中に完成します。県道を東から来る人は現在右折で危険ではあるのですが、計画では塞がれているので、Uターンしないといけません。そうするとUターンが認められるのか、また安全性ということについて懸念しています。

2. 環境基準、開通後予測値の再確認について

1. ① 現計画において、池ン當線(県道)右折滞留長は、105m×2車線で設計しています。

1. ② 交通安全面を考慮して、池武当インター線(インターチェンジ)の整備に伴い当該地の中央分離帯開口部を閉じることになるため、池ン當線(県道)東側(池武当交差点方面)から来た車両の右折はできなくなりますが、将来、池ン當線(県道)と池武当インター線(インターチェンジ)の交差点においては、普通自動車(乗用車)のUターンは可能です。

なお、この方法以外に教会の駐車場へアクセスする方法として、インターチェンジ整備に伴う周辺道路の付け替えにより、紫雲閣の交差点から右折し、コザ自動車学校周辺を迂回する方法や、西側のファミリーマート前交差点でUターンする方法が考えられます。

<p>2. ① 環境基準 ～開通後予測値の再確認について</p> <p>前回のご回答において、騒音に係る環境基準は下記のように示されています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・昼間 基準値：70dB 以下 ⇒ 開通後予測値：69dB 以下</li> <li>・夜間 基準値：65dB 以下 ⇒ 開通後予測値：61dB 以下</li> </ul> <p>上記の予測について、その計算根拠（騒音発生源に関する想定、受音点等を含む）についての詳細をご教示ください。</p> <p>2. ② 昼間・夜間の基準値について。前回ご回答の基準値はいわゆる「特例値」によるものと思われませんが、IC 周辺は、多数の住居からなる地域であることからすれば、環境基準における「B」の地域として、昼間 55 デシベル以下、夜間 45 デシベル以下に準拠すべきではないでしょうか。（本書に添付の資料①）。また、県知事指定基準および当該地域のオリジナル基準等は存在しないのでしょうか。</p> <p>騒音の基準が適正かについて審議会で議論し、住宅地として適正な数値で管理していただきたい。また、実施されたときも騒音値がそれを超えないようなかたちに設定していただきたい。</p>	<p>2. ① 事業者が事前に実施した環境調査における計算手法は、「道路環境影響評価の技術手法（令和 2 年度版）（国土交通省国土技術総合研究所）」を用い、騒音発生源は、「小型車両」、「大型車両」、「二輪車」を対象としているとのことです。</p> <p>また、騒音予測地点は、環境基準にある「住居の用に供される建物の騒音の影響を受けやすい面によって評価する」を考慮して、住居が多い沖縄嘉手納線の白川バス停（知花向け）付近で 1 箇所、インターチェンジ部において車道から民地までの距離が最も小さくなる、料金所から沖縄自動車道向けに少し進んだ箇所にある横断トンネルの両側で 2 箇所、合計 3 箇所です。</p> <p>2. ② 現在、当該地域は、沖縄市の騒音に係る環境基準の類型指定図より C に設定されておりますが、事業者が事前に行った環境調査では、「騒音に関する環境基準（環境省）」に示された幹線交通を担う道路に近接する空間の基準値（昼 70dB 以下、夜 65dB 以下）を用いて適切に評価しているとのことです。また、県知事指定基準や沖縄市における独自基準はございません。</p> <p>なお、事業者において、工事中は低騒音・低排出ガス対策型の施工機械を使用する等の対策を行いますが、供用後において、池武当インター線（インターチェンジ）による社会生活上受忍すべき範囲を超えるような騒音等の影響が生じた場合は、別途、協議を行うことを確認しております。</p> <p>以上のとおり、事業計画について適切に検討されていること、その他の公述意見について、事業者において事業実施段階において適切に対応していくことを確認した結果も踏まえ、都市計画原案を都市計画案とし、公告縦覧を行います。</p>
--	--