

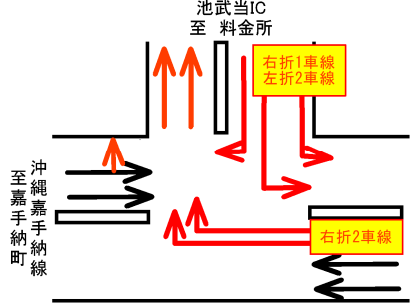
「池武当インターチェンジ（仮称）・周辺道路の整備事業」  
の検討内容に対するご意見と県の考え方

意見 番号	対象 箇所	御意見の内容	御意見に対する県の考え方 及び対応方針
1	池武当 IC （仮称）	墓の立ち退きは予定しているのか。	今後、都市計画決定等の手続きを進め事業化された場合、計画内に含まれる墓については、用地交渉の後、補償基準により補償費を支払い移転していただくことを考えております。
2	池武当 IC （仮称）	市内の墓地は満杯状態で大型 中型墓地の移転先は無いのが 現状で、移転先の確保は市また は県の方で新たに確保する予定 はあるのか	墓の補償については、金銭補償であり代替地の準備・確保まではできませんが、沖縄市と協力して、可能な範囲で代替地の情報提供も含めて補償交渉を行ってまいります。
3	池武当 IC （仮称）	白川バス停付近道路について、 池武当交差点より嘉手納向け車 線の既存の右折車線存続を必須 希望	交差点間隔は、必要な滞留長や運転者の注意力等、交通処理、安全面から大きくとる必要があります。そのため、池武当IC(仮称)交差点とご意見にある交差点間隔が近くなるため、ご意見の交差点を閉じることとなります。 交差点を閉じることに伴い、既存の右折車線も撤去となります。 既存の交差点利用者におきましては、ご不便をおかけすることになりますが、IC整備に伴い迂回路を整備しますのでそちらをご利用頂き、ご理解いただけますようお願いいたします。

「池武当インターチェンジ（仮称）・周辺道路の整備事業」  
 の検討内容に対するご意見と県の考え方

4	池武当 IC （仮称）	池武当高速バス停（上り下り）で池武当IC（仮称）料金所付近へ移動希望（沖縄南ICのような）既存のバス停利用に伴う送迎等不便や治安の面から早朝夜間の利用不安がある。	計画のバス停位置については、高速バスが料金所を経由せず運行することによる速達性の確保、ICの設計基準を満足する安全性の確保、地域への影響を可能な限り抑えることを考慮し選定しております。 送迎不便につきましては、バス停通路の近くまで、車で送迎できるよう付け替え道路を計画しています。利用不安につきましては、通路の安全面を関係機関も含め検討していきたいと考えております。
5	池武当 IC （仮称）	池武当IC（仮称）入口付近に公共駐車場を整備して通勤、空港、浦西モノレール駅等利用しやすい環境を整えてほしい。	公共駐車場の整備においては、現状の計画にはございませんが、今後の交通環境に変化が生じた場合、検討していきたいと考えております。 また、池武当IC（仮称）より先に完成する見込みである幸地IC（仮称）にて、公共駐車場を用いたパーク＆ライドが可能ですので、そちらの利用も検討していただければと考えております。

「池武当インターチェンジ（仮称）・周辺道路の整備事業」  
 の検討内容に対するご意見と県の考え方

<p>6</p>	<p>池武当 IC （仮称）</p>	<p>県道 74 号線の渋滞対策について、丁字路形式で県道 74 号線にとりつく形となっていますが、その県道 74 号線から池武当 IC（仮称）への流入部にしっかりと延長を確保した（もしくは 2 車線の）右折専用レーン、左折専用レーン（左折フリー＆合流）を整備する必要があると思う</p>	<p>池武当 IC（仮称）が県道 74 号線（沖縄嘉手納線）と接続する池武当 IC（仮称）交差点において、令和 12 年の交通量を予測し、交通量が多い時間帯を用いて検討しております。</p> <p>池武当 IC（仮称）の出入口及び県道 74 号線（沖縄嘉手納線）は予測交通量に対して必要な車線数、車両の滞留長（料金所から池武当 IC（仮称）交差点までの距離）を確保しており、円滑な交通ができる計画となっています。</p> <p>【参考：池武当 IC（仮称）交差点イメージ】</p> 
<p>7</p>	<p>池武当 IC （仮称）</p>	<p>池武当 IC（仮称）流出部の渋滞対策について、池武当 IC（仮称）流出部でも 6 と同様に延長を確保した右左折レーンが必要と考える （左折フリー＆合流）</p>	<p>意見番号 6 にて、一括して回答を致します。</p>

「池武当インターチェンジ（仮称）・周辺道路の整備事業」  
 の検討内容に対するご意見と県の考え方

8	池武当 IC （仮称）	<p>沖縄の各 IC での渋滞は沖縄自動車道本線から料金所、現道タッチまで距離が短いことも要因の一つかと考えられ、この延長をしっかりと確保する等の検討も願います</p> <p>でなければ、現在の沖縄北 IC、沖縄南 IC 流入部流出部の渋滞と同じ渋滞が発生することが懸念される</p>	<p>池武当 IC(仮称)に出入りする交通も令和12年の交通量を予測し、かつ、交通量が多い時間帯を用いて検討しております。</p> <p>料金所を出入りする車両については、県内の ETC 利用率を考慮し、渋滞を発生させない計画とするために必要な ETC、一般車両（非 ETC レーン）のレーン数を確保しています。</p> <p>そのため、池武当 IC(仮称)流入部では、県道74号線から料金所を経て沖縄自動車道本線に合流する交通が円滑に行えるような計画となっています。</p> <p>一般的な IC 流出部において、沖縄自動車道本線から料金所までの渋滞については、料金所から接続する県道までの渋滞により、料金所を越えて車両が溢れている状態となっていることが大きな渋滞要因の一つとなっています。そこで、池武当IC(仮称)では、流出部の料金所から県道74号線までの渋滞に対処するため、池武当交差点向けの左折と、嘉手納向けの右折を分けて車線を確保し、特に交通量が多くなることが予測されている池武当交差点向けは、左折を2車線にすることで、赤信号待ち時間に滞留する車両が料金所から県道74号線までに収まり、青信号時に滞留した車両が全て捌けるよう設計しております。</p>
---	----------------	--	--

「池武当インターチェンジ（仮称）・周辺道路の整備事業」  
の検討内容に対するご意見と県の考え方

			<p>【池武当IC(仮称)料金所レーン数】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・出口(合計:3レーン) <ul style="list-style-type: none"> <li>ETCレーン :1</li> <li>一般車両レーン:2</li> </ul> </li> <li>・入口(合計:3レーン) <ul style="list-style-type: none"> <li>ETCレーン :1</li> <li>一般車両レーン:2</li> </ul> </li> </ul>
9	周辺道路	<p>県道74号線～同85号線に架かる立体高架橋もよいかと思うが、まずは85号線、74号線の線形改良、交差点集約(池武当IC(仮称)取り付けで交差点がまた1つ増えるため)等の平面的な対策で効果を望めないかぜひ検討願う</p>	<p>県道74号線(沖縄嘉手納線)～県道85号線(沖縄環状線)の周辺道路改良において、以下の3案で検討を行いました。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 高架橋案</li> <li>2. 現道改良案</li> <li>3. 交差点集約案</li> </ol> <p>道路構造、交通利便性、安全性、経済性を比較した結果、最も優れる案として1.高架橋案を採用しております。</p>
10	池武当IC(仮称)	<p>池武当IC(仮称)出入口の交差点において、交通量の増加が見込まれており、騒音、振動、汚染などの環境汚染及び、信号機等の高い工作物による展望の障害が懸念される。</p>	<p>池武当IC(仮称)の計画に対して、環境への影響評価を行っており、完成後の大気質、騒音、振動の影響を予測しました。</p> <p>その結果、各項目において、環境基準値内に収まっております。</p> <p>基準値に近い、騒音対策や信号機等の高作物の設置に関しては、今後、詳細に事業を計画していく中で、影響を配慮する施設等と調整を行い、地域の影響が少なくなるよう検討していきたいと考えております。</p>

「池武当インターチェンジ（仮称）・周辺道路の整備事業」  
 の検討内容に対するご意見と県の考え方

			<p>※各基準比較</p> <p><b>【大気質】</b></p> <p>二酸化炭素:予測結果 0.012ppm        (基準値 0.04ppm 以下)</p> <p>浮遊粒子状物質:0.045 mg/m3        (基準値 0.10 mg/m3)</p> <p><b>【騒音】</b></p> <p>昼間:予測結果 69dB        (基準値 70dB 以下)</p> <p>夜間:予測結果 61dB        (基準値 65dB 以下)</p> <p><b>【振動】</b></p> <p>昼間:予測結果 48dB        (基準値 65dB 以下)</p> <p>夜間:予測結果 37dB        (基準値 37dB 以下)</p>
--	--	--	---