

中部広域都市計画道路の変更に係る都市計画案の意見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

番号	意見要旨	都市計画決定権者の見解
1	<p>1. 事業者を確認したところ、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。との事ですが、土地を提供或いは収用されてアパートが既存不適格建物になる原因は事業者が行なった行為によって生じている為、補償の対象外となるという論点の道理が理解できません。その様な対応では協力したくても協力出来ません。誠意ある対応をお願い致します。</p> <p>2. 土地の一部買い取りでアパート運営、住民への補償について、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。との返答ですが、永続的な補償が無いなら、それなりの金額を提示していただく事を希望いたします。</p> <p>このアパートは銀行融資、私個人の貸出金によって購入したものです。それを担保できるだけの補償額を提示いただき、銀行融資の抵当権を取り除き、アパートを取り壊し、適法なアパートを新築するなど、土地に合った活用方法を考えたいと今は思っています。</p> <p>最後にお願ひがあります。協力したくても出来ない状況は作らない配慮をお願い申し上げます。</p> <p>弊社としましては、大金を投じて事業を行なっており、今回の事業の結果では弊社は倒産、私個人も破産の憂き目に遭います。</p> <p>また、他の借入の連帯保証人様に多大なご迷惑をお掛けします。何卒よろしくお願ひいたします。</p>	<p>1. 既存不適格とは、建築基準法又はこれに基づく命令若しくは条例（以下「建築基準法令」という。）の規定が新たに施行又は適用される場合に、施行等がされる前から存する建築物とその敷地が当該規定に適合しなくても、違反建築物とはみなさないという取り扱いですが、この取扱いは建築基準法第86条の9において、公共事業の施行に伴い敷地面積が減少する場合にも準用されます。</p> <p>今後、事業者において、用地測量や物件調査を実施し、当該建物が既存不適格として扱われることになるのかどうか、この場合の補償内容も含め、総合的な観点から検討を行い、ご説明するとのことであります。</p> <p>2. 補償内容の詳細につきましては、事業者において、「沖縄県の公共事業の施行に伴う損失補償基準」に基づく補償費を算定した後、ご説明するとのことであります。</p> <p>また、今後、事業者が行う事業説明会や用地説明会、窓口や個別訪問での説明を行いながら、分かり易く丁寧な説明に努めていくことを確認しております。</p> <p>以上のとおり、用地補償について、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を踏まえ、都市計画案の通り決定したいと考えております。</p>

中部広域都市計画道路の変更に係る都市計画案の意見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

番号	意見要旨	都市計画決定権者の見解
2	<p>1. 池武当インターチェンジと県道変更の工事は、同時に着工する理由は何ですか？確かに、交通量のリサーチやっての事だとは思いますが、リサーチはあくまでも予想ですので、やはり先に池武当インターチェンジを完成した後に、交通量のリサーチを行う方が妥当だと思います。それに、池武当インターチェンジが出来たところで、池武当交差点・池武当（東）交差点が混む事はないと思います。混むのは池武当インターチェンジ前だと思いますが、そこを注視した方が良いのではないのでしょうか？</p> <p>2. それから、公聴会の見解2を確認したところ、県道変更後、嘉手納から北谷方面直進方向右折になっていますが、今でさえ仲本工業前の信号で渋滞しているのに、高架橋を作っても意味がないと思いますが？どのみち高架橋を通っても知花十字路のさらなる渋滞と北谷方面の渋滞緩和には程遠いと思います。</p> <p>上記の件で、県道変更後の交差点内の更なる渋滞が起こるのではと県職員の方に質問したのですが、信号機の時間調整で解消出来ると伺ったのですが、それなら今現在の交差点で行った方が良いのではないのでしょうか？</p> <p>私も一人の地元の沖縄県民です、少数の意見ですが、事実、35年間目の前の交差点を見てきての経験です、どうか税金の無駄遣いにならない様に、計画の再検討を、お願いします。</p> <p>3. それから、公聴会の見解3についてですが、地価が変わらなくても展示場として価値が下がると言う事です。今まで県道沿いと言うことで、お客様に認知されやすかったのが、県道から高架橋で15～20mも離れば、今までの認知度が下がります。それに伴い来店数が減少し、売りに直接的にダ</p>	<p>1. 池武当交差点及び池武当（東）交差点の将来交通量は、交通量推計の結果、池武当インター線の整備がなくても現在と同等程度であると推計されており、将来も朝夕ピーク時に渋滞することが予測されています。また、将来、池武当インター線が整備された場合、両交差点の交通量は更に増加するため、現在の交差点形状のままでは更なる渋滞が予測されていることから、インターチェンジと両交差点（高架橋）は、一体的に整備を行う必要があります。</p> <p>なお、本計画に含まれる全ての交差点は、整備後において円滑な交通処理が確保できるよう設計が行われております。</p> <p>2. 池武当（東）交差点における嘉手納方面からの将来交通量は、多い順に美里方向、北谷方向となっております。また、池武当（東）交差点を通過する交通量のうち、最も交通量の多い知花⇄北谷方向の交通流は、高架橋の整備により平面交差を通過しない（信号現示に関係しない）交通となるため、整備後の池武当（東）交差点において、嘉手納から北谷方向へ向かう交通流を右折処理としても円滑な交通処理が確保できることを交差点解析で確認しております。</p> <p>また、現在の交通量及び交差点形状を前提条件として池武当交差点及び池武当（東）交差点の交差点解析を行っておりますが、信号機の時間調整では、円滑な交通処理が難しいことを確認しております。</p> <p>したがって、現計画が最適案として選定されております。</p> <p>3. 公共事業に伴い土地等の取得又は土地等の使用に伴う損失が生じた場合には「沖縄県の公共事業の施行に伴う損失補償基準」に基づき補償が行われます。</p> <p>事業者によれば、ご意見の補償については、道路の自由使用の結果生じた利益（いわゆる反射的利益）であり、特定の権利、利益を有するも</p>

<p>メージが間違えなく出てきます。それについての保証をどう対応してもらえるか、返答をお願いします。</p> <p>当社は創業 55 年、池武当本店は 35 年間営業しており、従業員 35 名を雇用しています。</p> <p>このまま県道の変更工事が進むと雇用の維持が難しくなり、事業も縮小しなければならなくなってきました。これからの状況から最悪は倒産と言う事もありえます。</p> <p>全文でも申し上げましたが、このままでは無駄な税金の使い道になり、周辺で商売している住民、企業にも多大な被害が出てしまいます。</p> <p>そうならない為にも、計画案の県道変更を再検討のほど、よろしくお願ひ申し上げます。</p>	<p>のではないため、補償の対象とはならないことが考えられるとのことでありますが、今後、事業者において開催予定の事業説明会や用地説明会でご説明していくとのことであります。</p> <p>また、今後の説明にあたっては、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するとともに、工事の際は、沿線店舗の営業に支障が生じないよう着手前に十分な調整を行い施工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、その他の意見についても、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、都市計画案の通り決定したいと考えております。</p>
---	--

中部広域都市計画道路の変更に係る都市計画案の意見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

番号	意見要旨	都市計画決定権者の見解
3	<p>弊社は1966年（昭和41年）に開業し、今年で創立56年目を迎え、沖縄市を中心に近隣市町村へ生コンクリートの出荷を実施しております。</p> <p>今回の中部広域都市計画道路の変更（案）に係る池武当インター線の追加（以下「本件計画」といいます）につきましては、本計画案の弊社工場敷地が直接的には建設予定地に該当しないものの、付随して計画されている近隣の生活道路整備事業の決定如何によっては、弊社工場の運用事態に大きな影響を及ぼす可能性があり、下記のとおり要望させていただきます。</p> <p style="text-align: center;">記</p> <p>1. 弊社工場への原料搭載車両の乗り入れに関する問題について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公開されている本件計画の予想図面につきましては、弊社工場敷地内を縦断または横切る等の直接的な影響はありません。しかし、本件計画に合わせて実施される生活道路整備事業該当の区域につきましては、工場敷地内北側にある原材料置き場（骨材：バラス、砕砂、海砂）への導線として、本件計画の生活道路を利用させていただき搬入しております。 ・現在の運用は、20トントレーラー（総重量30トン弱）が同生活道路を約60メートル程度走行し、弊社工場敷地内ヤード（原材料置き場）へ骨材を搬入しており、また、同原材料をベルトコンベアホッパーへ移送するブルドーザー（約15トン弱）についても同様に使用させていただいております。 ・周知のとおり、生コンクリート製造事業は、出荷プラント、セメントサイロ、混和剤タンク、地下タンク、給油設備、コンクリート残水処理施設、骨材置き場、ミキサー車洗浄・駐車スペース、出荷事務所等、全ての各設備が「一体的に機能」して初めて稼働できるものであり、この設備の稼働また 	<p>1. 付替道路の整備に伴う資材搬入経路の確保については、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。</p> <p style="text-align: center;">以上のとおり、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を踏まえ、都市計画案の通り決定したいと考えております。</p>

は搬入が実現できなければ、工場の存続自体が維持できなくなるものであります。

つきましては、今後の本件計画の実施により、原材料置き場の利用に支障が生じ、弊社への多大な悪影響及び損害が生じる可能性があります。

本件計画に伴う生活道路整備事業の策定、実施にあたっては、かかる悪影響や損害が生じないよう、是非とも弊社の要望を踏まえながら進めていただきますよう切にお願い申し上げます。