

「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）	環境施設帯の構造（幅員、植栽計画等）	<p>緩衝帯の幅員構造は合計 3.0m で、内訳は道路側から以下のとおりです。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・側溝幅: 0.5m</li> <li>・植栽幅 2.0m</li> <li>・フェンス幅: 0.5m</li> </ul> <p>植栽については、植樹帯を想定していますが、植える樹種については、今後の設計の中で決定していきます。</p>
2	池武当 IC （仮称）	新設 IC は住居地域に近接しており、景観性の障害が懸念されます。住居地域の敷地側に目隠し板等の設置は可能でしょうか。	<p>今回の計画の変更により緩衝帯を設置したことで、住居地域と車道間で 3m の離隔を確保しています。</p> <p>また、緩衝帯の中に植樹帯を設けることで、居住地域から自動車交通を視覚的に遮ることができ、景観性の障害に配慮できることから、目隠し板の設置は予定していません。</p>

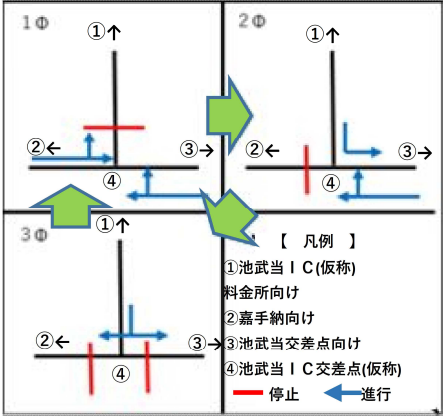
「池武当インターチェンジ（仮称）・周辺道路の整備事業」  
の検討内容に対するご意見と県の考え方

3	池武当 IC （仮称）	<p>IC・県道接続交差点の巻き込み部の半径・範囲が大きいと思われ、これにより下記の懸念があります。</p> <p>(i) 交差点のコンパクト化が時流の中で、相反する計画となっているのではないか？</p> <p>(ii) 巻き込み半径が大きくなると、横断歩道延長も長くなり、結果として県道側車両停止線の位置が住居側にシフトしてしまう。</p> <p>(iii) 上記に伴い、警戒安全標識等もセットバックされることにより、周辺地域の外観景観性の阻害要因となり得る。</p>	<p>本 IC は、最適な設置位置、構造を検討し、計画しております。</p> <p>(i)～(ii) 交差点の巻き込み構造は、設計車両であるセミトレーラ一連結車が安全に走行できるように道路構造上、標準値を用い設計しており、横断歩道、停止線も適切に設置しております。</p> <p>(iii) 警戒標識は、交通安全上、道路利用者、歩行者の安全・生命を守るために必要位置に設置するものであるため、ご理解をいただきたいと考えております。</p>
4	池武当 IC （仮称）	<p>当該地区の環境基準・設計条件の提示の要請</p> <p>(i) 道路新設計画に係る騒音基準（夜間・昼間）</p> <p>(ii) 同振動基準（低周波含む）</p> <p>(iii) 粉塵抑制計画 等</p>	<p>IC 地域の(i)、(ii)の環境基準は、以下のとおりとなっております。</p> <p>(i) 騒音基準 環境基本法で示された、望ましい値を基準としており、「幹線交通を担う道路に近接する空間」の区分で評価しています。</p> <p>○昼間 基準値 :70 デシベル以下</p> <p>○夜間 基準値 :65 デシベル以下</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>(ii) 振動基準 振動規制法で示された、要請限度値を基準としており、「第1種区域」の区分で評価しています。</p> <p>○昼間 基準値 : 65 デシベル以下</p> <p>○夜間 基準値 : 60 デシベル以下</p> <p>(iii) 粉塵に関して、開通後の大気状況の予測をしており、予測値が環境基準値以下となり、生活環境が損なわれていないことから、抑制計画はございません。</p> <p>○浮遊粒子状物質 基準値 : 0.10mg/m<sup>3</sup> 以下 開通後予測: 0.045mg/m<sup>3</sup></p>
5	池武当 IC (仮称)	<p>道路の細部構造についてご説明下さい。</p> <p>(i) IC 出口側の利用交通量 (大型車・普通車)</p> <p>(ii) 交差点滞留長(想定)</p> <p>(iii) 舗装構成、舗装構造</p> <p>(iv) 遮音、防眩(料金所通過後～県道方向車両を対象)計画</p> <p>(v) 道路排水処理計画</p> <p>(vi) 案内標識、警戒標識等の設置計画</p>	<p>(iii)、(iv)の防眩、(v)、(vi)、(vii)の信号設置計画については、今後の詳細設計にて計画を行います。</p> <p>(i) IC 出口側(料金所→IC 入口)の交通量は、下記のとおりです。 IC 出口側: 9,918 台/日 内 大型車: 約 694 台/日 普通車: 9,224 台/日</p> <p>(ii) IC 前交差点の滞留長は、令和 12 年の交通量を予測し、以下のとおり計画しております。 左折滞留長: 110m × 2 車線 右折滞留長 : 30m × 1 車線</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>(vii) 信号設置計画、サイクルタイム、現示 等</p>	<p>(iv) 遮音計画については、開通後の騒音状況の予測をしており、予測値が環境基準値以下となり、生活環境が損なわれていないことから、遮音計画はございません。</p> <p>池武当ICの整備後、基準値を超えた場合、遮音対策の検討を行います。</p> <p>&lt;騒音&gt;</p> <p>○昼間              基準値 : 70 デシベル以下              開通後予測: 69 デシベル以下</p> <p>○夜間              基準値 : 65 デシベル以下              開通後予測: 61 デシベル以下</p> <p>(vii) 信号設置計画              サイクルタイム: 100 秒              現示: 下記のとおり</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

6	池武当 IC （仮称）	<p>今後、都市計画決定～事業認定～各種設計（概略設計⇒予備設計⇒詳細設計）と移行する中で、今回工事に必要な用地取得作業が進むと考えます。用地買収の過程において、各漬地において境界付近に残地が生じた場合、残地の有効活用のための計画線形のシフト、微修正は可能でしょうか？</p>	<p>本 IC は、最適な設置位置、構造を検討し、計画しておりますので、残地状況による計画線形の変更は行いません。</p> <p>残地が発生した場合、残地補償基準に適合する可能性がある用地には、調査を実施し、適合するものに対して、残地補償を行います。</p>
---	----------------	--	---