

# 宜野湾道路等の変更（案）について

1. 都市計画の概要

2. 計画道路の現状

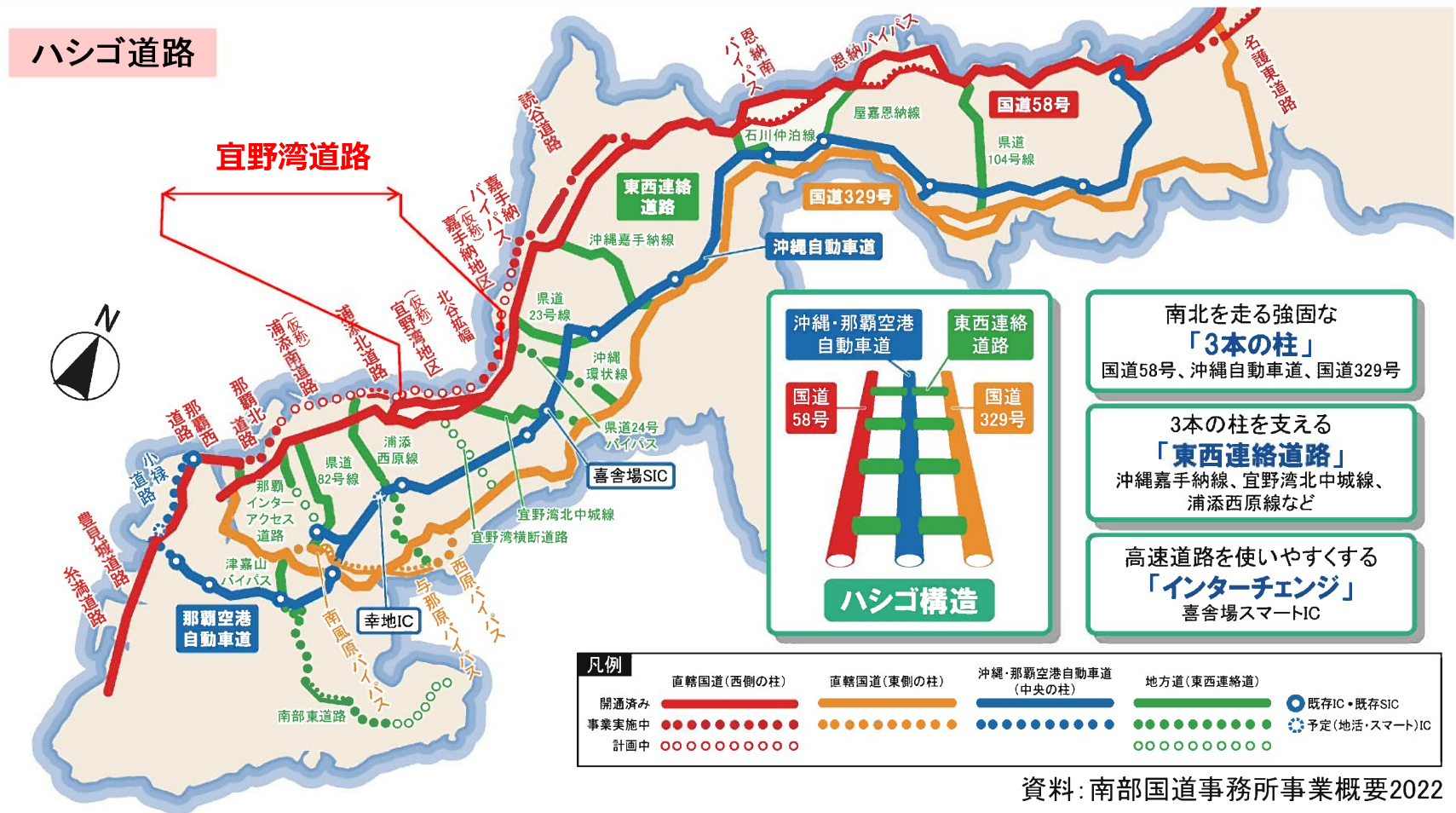
3. 計画概要

4. 都市計画変更（案）

5. 都市計画変更に向けた手続き

# 3-1 広域道路ネットワーク「ハシゴ道路」

- 沖縄県における那覇都市圏の交通渋滞、東西分断により沖縄自動車道へのアクセス性の低下、等の交通問題を解消するため、「沖縄・那覇空港自動車道」「国道58号」「国道329号」を柱としたハシゴ状の道路ネットワークを構築。
- 3本の柱を支える、東西連絡道路やインターチェンジ（スマートIC）の強化による連携
- 沖縄西海岸道路（宜野湾道路含む）は「国道58号」を補強する路線として位置付け。



# 3-2 沖縄西海岸道路

- 沖縄西海岸道路は、読谷村から糸満市に至る延長約50kmの道路であり、観光支援、地域活性化、地域振興プロジェクトの支援に資する道路計画です。
- 豊見城道路、糸満道路、浦添北道路、臨港道路浦添線が供用済みであり、今回、宜野湾道路の事業化に向け、都市計画手続きを予定しています。



# 3-3 計画概要

- ルートとしては、宜野湾バイパス及び国道58号北谷拡幅の道路区域内での整備を基本とし、道路区域中央を通過する計画を採用しています。
- 道路沿線地域にお住まいの方及び施設利用者が利用しやすいように中間にICを設けます。

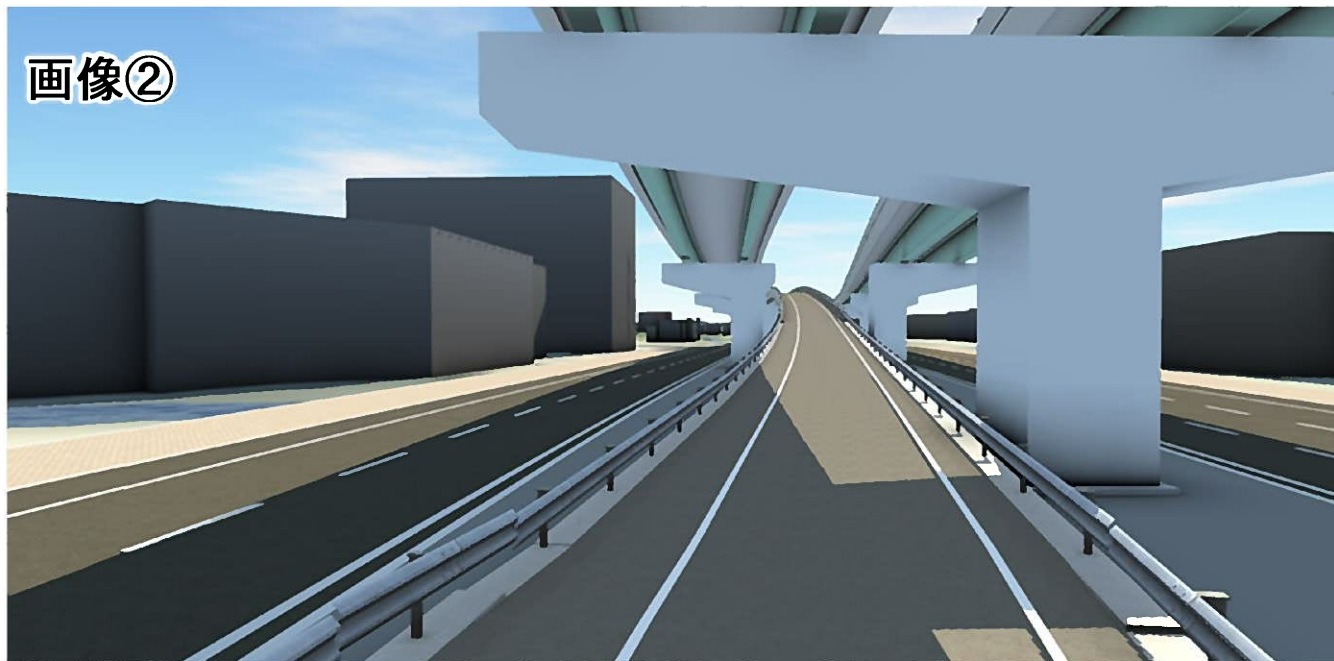


### 3-3 計画概要 (イメージパース：終点 宇地泊IC付近)



※本イメージパースは、道路概略計画時点のイメージであり、構造について確定したものではありません。

### 3-3 計画概要 (イメージパース：中間 大山南IC(仮)付近)



画像②



宜野湾道路 延長=約5.8km

※本イメージパースは、道路概略計画時点のイメージであり、構造について確定したものではありません。

### 3-3 計画概要 (イメージパース：起点 北谷町交差点付近)



※本イメージパースは、道路概略計画時点のイメージであり、構造について確定したものではありません。

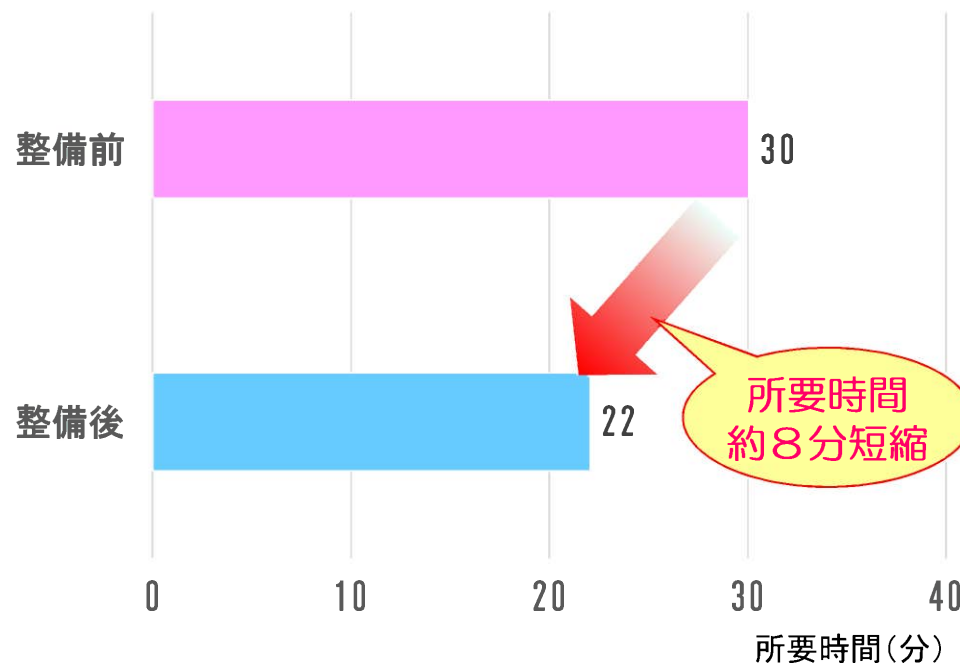




## 3-4 整備効果（所要時間短縮）

- 沖縄県の玄関口である那覇空港からアメリカンビレッジ等の西海岸沿線の主要観光地までの所要時間が30分から22分（約8分短縮）となります。

那覇空港⇄アメリカンビレッジ所要時間



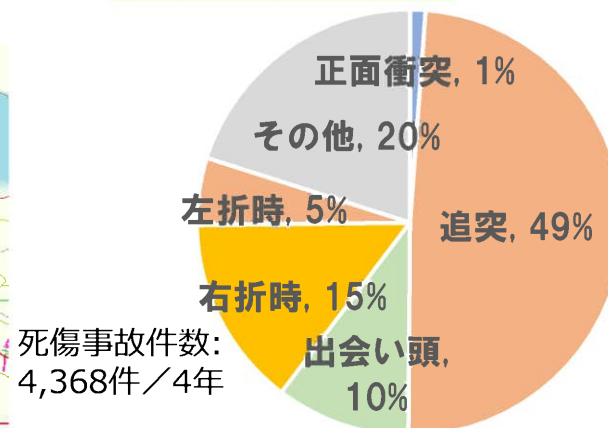
## 3-4 整備効果 (交通安全性の向上)

- 死傷事故率の高い並行する国道58号から自動車専用道路である宜野湾道路への交通転換により、国道58号、宜野湾バイパス、並行する一般道路等の交通量減少や渋滞緩和に伴う追突事故等の減少や死傷事故率の減少が期待されます。

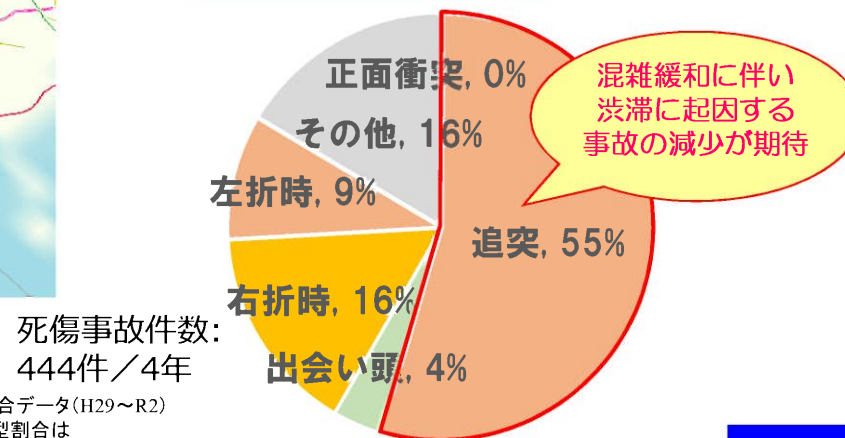
国道58号の死傷事故率



沖縄県全体



国道58号/宜野湾BP (並行区間)



出典: 交通事故・生活道路統合データ(H29~R2)  
 ※死傷事故率・事故類型割合は一般国道で発生した事故を対象に算出

## 3-5 環境調査（環境影響評価項目）

- ・宜野湾道路は、「環境影響評価法」及び「沖縄県環境影響評価条例」の手続きが必要な事業規模を満たさないものの、これらの法令に準じ、自主的な環境影響評価を実施。

### 環境影響評価の対象事業

#### 環境影響評価法

《道路事業（一般国道）》  
第1種事業（＝アセス必須） 4車線以上・10km以上

→宜野湾道路は、4車線道路、延長5.8kmのため該当しない

第2種事業（＝アセス必要性を個別判断） 4車線以上・7.5～10km

→宜野湾道路は、4車線道路、延長5.8kmのため該当しない

#### 沖縄県環境影響評価条例

《道路事業（一般国道）》  
一般地域 2車線以上・10km以上、4車線以上・7.5～10km

→宜野湾道路は、4車線道路、延長5.8kmのため該当しない

特別配慮地域※

→宜野湾道路は配慮が必要な特別配慮地域には該当しない。

※特別配慮地域とは、国立公園特別地域等、自然環境保全上特に配慮が必要な地域

### 環境影響評価項目

影響評価項目	影響要因	土地又は工作物の存在及び供用	
		道路（嵩上式）の存在	自動車の走行
大気質			●
騒音			●
振動			●
動物		対象外※	
植物		対象外※	
生態系		対象外※	
景観		●	
人と自然との触れ合いの活動の場		対象外※	
歴史的・文化的環境		対象外※	

※動物、植物、生態系及び人と自然との触れ合いの活用、歴史的・文化的環境については、現道部への連続高架構造による整備となり、自然地形の改変を行わないことから対象外とした。

### 3-5 環境調査 (予測結果)

- ・宜野湾道路の事業による自動車の走行及び道路の存在に伴う影響について、大気質、騒音、振動、景観の項目を予測評価した結果、**基準値を下回る、基準値と同値、または影響は小さい**と予測されました。

#### 環境影響評価の予測結果

環境影響要因	項目	環境影響予測結果の概要
自動車の走行	大気質	計画路線沿道の大気質は、二酸化窒素、浮遊粒子状物質ともに環境基準値を下回ります。
	騒音	計画路線沿道の騒音は、高機能舗装の敷設による環境保全措置を実施することで環境基準値と同値または下回ります。
	振動	計画路線沿道の振動は、昼間、夜間ともに要請限度値を下回ります。
道路（嵩上式）の存在	景観	計画路線は既に構造物で構成されている箇所等を主に通過することから、眺望景観に大きな変化は生じないため、影響は小さいと予測します。

#### 【参考】各種基準値

	環境基準値（環境基本法上に定められた値）	要請限度値（環境省令で定める限度値）
大気質	【二酸化窒素】 1時間値の1日平均値が0.04から0.06ppmまでのゾーン内またはそれ以下 【浮遊粒子状物質】 1時間値の1日平均値が0.1mg/m <sup>3</sup> 以下かつ、1時間値が0.2mg/m <sup>3</sup> 以下	—
騒音	【昼間】 近接空間：70dB 背後地：60dB（A区域）、65dB（B・C区域） 【夜間】 近接空間：65dB 背後地：55dB（A区域）、60dB（B・C区域）	【昼間】 近接空間・b・c区域：75dB 背後地(a区域):70dB 【夜間】 近接空間・b・c区域：70dB 背後地(a区域):65dB
振動	—	【昼間】 第1種区域：65dB 第2種区域：70dB 【夜間】 第1種区域：60dB 第2種区域：65dB