

名護東道路延伸（本部方面）環境影響評価 位置等の選定結果の公表について

沖縄県環境影響評価条例（平成 12 年沖縄県条例第 77 号）第 4 条の 3 第 1 項の規定により名護東道路延伸（本部方面）計画段階環境配慮書を作成し、本事業の位置等を選定したので、同条例第 4 条の 7 の規定により「名護東道路延伸（本部方面）環境影響評価 位置等の選定結果」のとおり公表します。

令和 8 年 3 月 2 日

内閣府 沖縄総合事務局長 小八木 大成

名護東道路延伸（本部方面）環境影響評価

位置等の選定結果

令和8年3月

内閣府 沖縄総合事務局

目次

第1章 事業者の名称および住所	1-1
1.1 事業者の名称	1-1
1.1.1 事業者の名称	1-1
1.1.2 代表者の氏名	1-1
1.2 主たる事業所の所在地	1-1
第2章 配慮書についての意見及び事業者の見解	2-1
2.1 配慮書についての知事の意見及び事業者の見解	2-1
2.2 配慮書についての関係行政機関の長の意見及び事業者の見解	2-8
2.3 配慮書についての一般の意見の概要及び事業者の見解	2-12
第3章 位置等の選定に係る経緯及びその内容	3-1
3.1 対象道路事業の名称及び種類	3-1
3.2 対象道路事業の目的	3-1
3.3 対象道路事業の背景及び経緯	3-2
3.3.1 計画段階環境配慮書までの検討の経緯	3-2
3.3.2 計画段階環境配慮書以降位置等の選定までの検討の経緯	3-30

第1章 事業者の名称および住所

1.1 事業者の名称

1.1.1 事業者の名称

- ・内閣府 沖縄総合事務局

1.1.2 代表者の氏名

- ・内閣府 沖縄総合事務局長 小八木 大成

1.2 主たる事業所の所在地

- ・沖縄県那覇市おもろまち2丁目1番1号 那覇第2地方合同庁舎2号館

※上記、事業者は「概略計画の検討を実施した主体」である。

第2章 配慮書についての意見及び事業者の見解

2.1 配慮書についての知事の意見及び事業者の見解

配慮書についての知事の意見及び事業者の見解は、表 2.1-1 に示すとおりです。

表 2.1-1(1) 配慮書についての知事の意見及び事業者の見解

項目	知事の意見	事業者の見解
一	<p>名護東道路延伸（本部方面）の事業（以下「本配慮書対象事業」という。）は、名護～本部町間の観光産業、産業・物流、安心・安全、災害・通行規制、交通渋滞・交通事故に関する課題を解決するために、観光地アクセス・周遊性の向上、物流の効率化、災害時も通行できる道路の確保及び道路交通環境（渋滞・事故）の改善を政策目標に設定し、より良い地域づくりに寄与することを目的としている。</p> <p>本配慮書対象事業については、令和3年3月の沖縄ブロック新広域道路交通計画に位置付けられた後、令和6年4月に当該年度から概略ルート・構造の検討に着手することが発表された。その後、内閣府沖縄総合事務局（以下「本配慮書事業者」という。）が計画段階評価の手続を進めており、地域住民等へのアンケート調査や関係する地方公共団体の長からの意見、社会資本整備審議会道路分科会沖縄地方小委員会（以下「地方小委員会」という。）の意見等を踏まえルート帯案の検討などを行っている。</p> <p>本計画段階環境配慮書（以下「本配慮書」という。）では、政策目標や道路整備による影響（生活環境、自然環境、事業費等）を踏まえ、名護市伊差川を起点として本部町浦崎を終点とする全線バイパスルート（2車線）のA案（約14km）と名護市伊差川を起点として本部町渡久地を終点とするバイパス（2車線）と現道改良ルート（4車線）を合わせたB案（約13km）の2案が示されている。2案の事業実施想定区域（以下「想定区域」という。）は、いずれも名護市、本部町及び今帰仁村で構成されている。</p> <p>事業の実施に伴う土地の改変は、いったん実施されると現況の自然環境への回復が困難な不可逆性の高い行為であることから、配慮書手続の前段階における事業の必要性や複数案の検討において、適切な環境配慮を組み込むことが重要であるが、本配慮書には、配慮書手続の前段階における検討の経緯や内容等について詳細に示されていない。</p> <p>また、想定区域及びその周辺には、極めて重要な地形・地質である「山里の円錐カルスト」が存在する。さらに、想定区域及びその周辺には、住居、教育施設、社会福祉施設、文化施設等が存在するとともに、想定区域の一部は、自然公園法（昭和32年法律第161号）に基づき指定された沖縄海岸国定公園の第3種特別地域及び普通地域となっている。このため、本配慮書対象事業の実施により、大気環境や地形・地質、景観等への影響が懸念される。</p> <p>配慮書手続では、事業計画の検討段階を対象としており、事業の早期段階において、より柔軟な環境配慮を講じることによって効果的に環境影響の回避・低減を図ることを目的としていることから、今後、配慮書対象事業を実施する区域の位置、配慮書対象事業の規模又は配慮書対象事業に係る建造物等の構造若しくは配置（以下「位置等」という。）を選定する際には、懸念される環境への影響について十分に配慮する必要がある。</p> <p>については、以上の内容を踏まえ、下記に示す事項を実施すること。</p> <p>くわえて、沖縄県では、沖縄21世紀ビジョンの将来像の実現に向けた取組としてSDGsを推進することとしており、環境影響評価制度はSDGsが目指す持続可能な開発に資するものであることから、本事業に係る環境影響評価に当たっては、SDGsの理念に基づき、適切に実施していただきたい。</p>	<p>対象事業を実施する区域の位置、対象事業の規模又は対象事業に係る建造物等の構造若しくは配置（以下「位置等」という。）を選定する際には、計画段階配慮事項である大気質、騒音、陸域生物、生態系、景観への影響について検討した上で、政策目標や道路整備による影響を総合的に評価した上で決定しました。さらに今後の具体的なルートの位置や道路構造の決定にあたっては、できる限り環境への影響の回避又は低減に取り組みます。</p> <p>また、環境影響評価にあたっては、陸上資源を守りつつ経済成長に寄与する等のSDGsの理念に基づき、適切に実施してまいります。</p>

表 2.1-1(2) 配慮書についての知事の意見及び事業者の見解

項目	知事の意見	事業者の見解
<p>1 総論 (1) 計画段階評価の 手続における検討 経緯等について</p>	<p>本配慮書対象事業は、本配慮書事業者において「構想段階における道路計画策定プロセスガイドライン」（平成25年、国土交通省道路局）に基づく計画段階評価の手続が行われている。同計画段階評価の手続では、地方小委員会において複数のルート帯案について社会面や環境面等から検討を行い、第3回地方小委員会（令和7年3月10日開催）の結論として「名護東道路延伸（本部方面）の対応方針（案）【全線バイパスルート案】が妥当である。」とされているが、本配慮書対象事業の位置等の選定に当たっては本配慮書手続の内容も踏まえるとともに、環境影響評価方法書（以下「方法書」という。）において、計画段階評価におけるルート帯案の設定に係る検討の経緯及び内容並びに計画段階評価における地域住民等へのアンケート調査、関係する地方公共団体からの意見、地方小委員会での有識者の意見等の内容及び対応状況を可能な限り詳細に記載すること。</p>	<p>計画段階評価におけるルート帯案の設定に係る検討の経緯等を方法書「第2章 対象事業の目的及び内容」に記載します。</p> <p>なお、本資料の「第3章 位置等の選定に係る経緯及びその内容」にも記載しています。</p>
<p>1 総論 (2) 本配慮書の複 数案の検討経緯等 について</p>	<p>沖縄県環境影響評価技術指針（平成13年告示第678号）において、配慮書事業者は、位置等に関する複数案を適切に設定するものとされているが、本配慮書には複数案の検討経緯等が詳細に示されていない。また、本配慮書に示された地域の現状と課題において、今後、対象地域の人口は減少すること、沖縄北部テーマパーク事業（ジャングリア）の開業による交通渋滞が懸念されることなどが示されているが、これらを見込んだ交通量の変化が示されておらず、本配慮書対象事業の必要性や事業実施による地域の課題解決の程度が不明である。ついては、方法書に以下の事項を可能な限り詳細に記載すること。</p> <p>ア 道路の建設事業以外では目的を達成し得ないと判断した根拠並びに代替案の事業及び本事業を実施しない案の検討の内容</p> <p>イ 複数案の設定に係る検討の経緯及び内容</p> <p>ウ 複数案ごとの計画交通量や複数案ごとの地域の課題解決の程度等を踏まえた本配慮書対象事業の必要性</p> <p>エ 本配慮書の作成に係る有識者への意見聴取の内容、意見及び意見への対応状況</p>	<p>「ア 道路の建設事業以外では目的を達成し得ないと判断した根拠並びに代替案の事業及び本事業を実施しない案の検討の内容」及び「イ 複数案の設定に係る検討の経緯及び内容」については、方法書「第2章 対象事業の目的及び内容」に記載します。なお、本資料の「第3章 位置等の選定に係る経緯及びその内容」にも記載しています。</p> <p>「ウ 複数案ごとの計画交通量や複数案ごとの地域の課題解決の程度等を踏まえた本配慮書対象事業の必要性」について、計画交通量はIC等の位置が決定していないため設定できません。決定した案について、準備書では計画交通量を記載します。また、本事業の必要性については、方法書「第2章 対象事業の目的及び内容」に記載します。なお、本資料の「第3章 位置等の選定に係る経緯及びその内容」にも記載しています。</p> <p>「エ 本配慮書の作成に係る有識者への意見聴取の内容、意見及び意見への対応状況」については、配慮書 p4-12 に技術的助言を記載し、対応しました。</p>
<p>1 総論 (3) 関係機関等と の調整について</p>	<p>事業計画の今後の検討に当たっては、関係機関等と調整を十分に行うこと。</p>	<p>事業計画の今後の検討に当たっては、関係自治体を含めた関係機関等と調整を十分に行いながら事業を実施してまいります。</p>

表 2.1-1(3) 配慮書についての知事の見解及び事業者の見解

項目	知事の見解	事業者の見解
2 各論	本配慮書対象事業の位置等は、以下の事項を踏まえ、環境への影響を可能な限り回避又は低減するよう選定すること。	対象事業の位置等は、各論の事項をはじめとする環境への影響を踏まえ、政策目標や道路整備による影響を総合的に評価した上で決定しました。さらに今後の具体的なルートの位置や道路構造の決定にあたっては、できる限り環境への影響の回避又は低減に取り組みます。
2 各論 (1) 大気環境	<p>ア 想定区域及びその周辺には、住居、教育施設、社会福祉施設及び図書館等の文化施設が存在する。本配慮書対象事業の実施に伴う自動車の走行による大気汚染物質及び騒音の発生により、これらの施設への重大な影響が懸念されることから、道路を住居及びこれらの施設から離隔をとること等により、大気環境への影響を可能な限り回避又は低減すること。</p> <p>イ 自動車交通騒音の状況について、想定区域周辺の道路（一般国道58号線及び一般国道449号）において、一部住居で昼間及び夜間の環境基準を達成していないことから、可能な限り想定区域周辺の道路における自動車交通騒音の状況を改善するよう検討を行うこと。</p>	<p>今後の具体的なルートの位置や道路構造の決定にあたっては、道路を住居及び環境配慮施設から離隔をとること等により、大気環境への影響をできる限り回避又は低減いたします。</p> <p>また、対象事業により周辺の道路（一般国道58号線及び一般国道449号）から交通量の転換が期待されるため、周辺道路における道路交通騒音の改善に寄与すると考えられます。今後の環境影響評価でもIC部では接続道路を踏まえた騒音予測を行う等、周辺の道路も踏まえた検討を行います。</p>
2 各論 (2) 水環境	想定区域及びその周辺には、河川、海域及び井戸・湧水や、森林法（昭和26年法律第249号）に基づき指定された水源かん養保安林が存在しており、本配慮書対象事業の実施に伴う土地の改変により、これらの水環境の悪化等の重大な影響が懸念されることから、河川、海域及び井戸・湧水から離隔をとること、水源かん養保安林の改変を避けること等により、水環境への影響を可能な限り回避又は低減すること。	今後の具体的なルートの位置や道路構造の決定にあたっては、河川、海域及び井戸・湧水から可能な限り離隔をとること、水源かん養保安林の改変を可能な限り避けること等により、水環境への影響をできる限り回避又は低減いたします。

表 2.1-1(4) 配慮書についての知事の意見及び事業者の見解

項目	知事の意見	事業者の見解
<p>2 各論 (3) 地形・地質について</p>	<p>ア 想定区域（A案）には、「日本の地形レッドデータブック」（平成12年、小泉・青木編）に掲載された極めて重要な地形・地質である「山里の円錐カルスト」が存在している。また、この円錐カルストを適切に保全するためには、円錐カルストの形成に作用している地下水の動きも含めて保全することが重要である。本配慮書対象事業の実施に伴う土地の改変や道路の存在により、重要な地形・地質である円錐カルストや地形プロセス（地形を形成する作用）の消失等の重大な影響が懸念されることから、保全する必要のある範囲を確認するため、専門家等に助言を受け、必要に応じて現地調査を実施した上で、その結果を踏まえ、当該範囲の改変を避けること等により、重要な地形・地質への影響を最大限回避又は極力低減すること。</p> <p>イ 想定区域（A案及びB案）の一部は、自然公園法に基づく沖縄海岸国定公園の普通地域に、想定区域（A案）の一部は同国定公園の第3種特別地域に指定されている。</p> <p>当該特別地域には、自然景観上重要な要素となっているポリエ等のカルスト地形を構成する溶食凹地や、その形成過程が特異な鍾乳洞が存在しており、これらは当該特別地域の風致を維持するため重要なものとなっている。</p> <p>本配慮書対象事業の実施に伴う土地の改変及び道路の存在により、当該特別地域の自然景観上重要な要素の消失等が懸念されることから、当該特別地域の改変を避けること等により、地形・地質への影響を可能な限り回避又は低減すること。</p>	<p>今後、地形地質に関する専門家等に助言を受け、必要に応じて現地調査を実施した上で、その結果を踏まえ、当該範囲の改変をできる限り避けること等により、重要な地形・地質への影響を回避又は低減いたします。</p> <p>今後の具体的なルートの位置や道路構造の決定にあたっては、沖縄海岸国定公園の第3種特別地域の改変をできる限り避けること等により、地形・地質への影響を回避又は低減いたします。</p>
<p>2 各論 (4) 陸域植物について</p>	<p>想定区域（A案及びB案）では、環境省による第4回及び第5回自然環境基礎調査において重要な巨樹・巨木林が確認されており、想定区域（A案）では、環境省による第2回自然環境基礎調査において重要な植物群落である「本部町渡久地御願の御嶽林」が確認されている。</p> <p>本配慮書対象事業の実施に伴う土地の改変により、重要な巨樹・巨木林や重要な植物群落の消失等の影響が懸念されることから、重要な巨樹・巨木林や重要な植物群落の改変を避けること等により、陸域植物への影響を可能な限り回避又は低減すること。</p>	<p>今後の具体的なルートの位置や道路構造の決定にあたっては、重要な巨樹・巨木林や重要な植物群落の改変をできる限り避けること等により、陸域植物への影響を回避又は低減いたします。</p>
<p>2 各論 (5) 生態系について</p>	<p>想定区域及びその周辺には、一般財団法人コンサベーション・インターナショナル・ジャパンの示す生物多様性重要地域（以下、「KBA」という。）が存在しており、本配慮書対象事業の実施に伴う土地の改変により、生物多様性の保全上重要な地域の消失等の影響が懸念されることから、KBAの改変を避けること等により、生態系への影響を回避又は低減すること。</p>	<p>今後の具体的なルートの位置や道路構造の決定にあたっては、生物多様性重要地域（KBA）の改変をできる限り避けること等により、生態系への影響を回避又は低減いたします。</p>

表 2.1-1(5) 配慮書についての知事の意見及び事業者の見解

項目	知事の意見	事業者の見解
2 各論 (6) 景観について	<p>想定区域の一部は、自然公園法に基づき指定された沖縄海岸国定公園の第3種特別地域及び普通地域となっており、想定区域周辺には、本部大橋、同国定公園の利用施設計画に位置付けられている園地や野営場等の主要な眺望点及び視点場が存在する。また、想定区域及びその周辺には、海洋博公園地域、円筒丘（カルスト地形）等の景観資源が存在する。本配慮書対象事業の実施に伴う土地の改変及び道路の存在により、景観資源の消失、景観の価値の減少等の重大な影響が懸念されることから、主要な眺望点及び視点場の状況や道路の存在による眺望景観の変化の程度を踏まえ、道路を主要な眺望点及び視点場から離隔をとること、景観資源の改変を避けること等により、景観への影響を可能な限り回避又は低減すること。</p>	<p>今後の具体的なルートの位置や道路構造の決定にあたっては、主要な眺望点及び視点場からできる限り離隔をとること、景観資源の改変をできる限り避けること等により、景観への影響を回避又は低減いたします。</p> <p>また、今後の環境影響評価の手続きにおいては、主要な眺望点及び視点場の状況や道路の存在による眺望景観の変化の程度を踏まえて予測を実施し、必要に応じて環境保全措置を行うこと等により環境影響をできる限り回避又は低減いたします。</p>
2 各論 (7) 人と自然との 触れ合い活動の場 について	<p>想定区域及びその周辺には、森林法に基づき指定された保健保安林が、想定区域周辺には、自然公園法に基づき指定された沖縄海岸国定公園の利用施設計画に位置付けられている園地や野営場等の人と自然との触れ合い活動の場が存在しており、本配慮書対象事業の実施に伴う土地の改変、自動車の走行及び道路の存在により人と自然との触れ合い活動の場の消失、人と自然との触れ合い活動の場の利用環境の悪化等の重大な影響が懸念されることから、道路を人と自然との触れ合い活動の場から離隔をとること等により、人と自然との触れ合い活動の場への影響を可能な限り回避又は低減すること。</p>	<p>今後の具体的なルートの位置や道路構造の決定にあたっては、道路を人と自然との触れ合い活動の場からできる限り離隔をとること等により、人と自然との触れ合い活動の場への影響を回避又は低減いたします。</p>
2 各論 (8) 歴史的・文化的 環境について	<p>想定区域には、歴史的・文化的環境として埋蔵文化財包蔵地及び御嶽・拝所が存在することから、本配慮書対象事業の実施に伴う土地の改変や道路の存在により、歴史的・文化的環境の消失、現状変更等の重大な影響が懸念されることから、歴史的・文化的環境の改変を避けること等により、歴史的・文化的環境への影響を可能な限り回避又は低減すること。</p>	<p>今後の具体的なルートの位置や道路構造の決定にあたっては、歴史的・文化的環境（埋蔵文化財包蔵地及び御嶽・拝所）の改変をできる限り避けること等により、歴史的・文化的環境への影響を回避又は低減いたします。</p>
2 各論 (9) 土地の改変に伴う 自然環境への影響 について	<p>想定区域には、森林法に基づき指定された土砂崩壊防備保安林、砂防法（明治30年法律第29号）に基づき指定された砂防指定地、急傾斜地の崩落による災害の防止に関する法律（昭和44年法律第57号）に基づき指定された急傾斜地崩壊危険地区、土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律（平成12年法律第57号）に基づき指定された土砂災害特別警戒区域及び「山地災害危険地区調査要領」（平成28年、林野庁）に基づき指定された山腹崩壊危険地区といった土砂の崩落又は流出の可能性の高い箇所が存在する。また、想定区域の土壌分布は、主に国頭マージ、一部で島尻マージ等となっている。事業の実施に伴う土地の改変による土砂及び濁水の流出により、動植物の生息・生育環境及び河川等の自然環境に対し、影響が懸念されることから、土砂の崩落又は流出の可能性の高い箇所の改変を回避するとともに、土地の改変量を可能な限り抑制すること等により、自然環境への影響を可能な限り回避又は低減すること。</p>	<p>今後の具体的なルートの位置や道路構造の決定にあたっては、土砂の崩落又は流出の可能性の高い箇所の改変をできる限り回避するとともに、土地の改変量をできる限り抑制すること等により、自然環境への影響を回避又は低減いたします。</p>

表 2.1-1(6) 配慮書についての知事の見解及び事業者の見解

項目	知事の見解	事業者の見解
3 方法書以降において講ずるべき措置について	今後の方法書以降の環境影響評価手続においては、少なくとも以下の措置を講ずること。	—
3 方法書以降において講ずるべき措置について (1)事業計画について	工事の実施並びに施設の存在及び供用に係る環境保全措置の内容を含む事業計画について、可能な限り詳細な内容を明らかにすること。	方法書・準備書・評価書の各段階において検討した事業計画について、可能な限り詳細な内容を記載します。
3 方法書以降において講ずるべき措置について (2)環境影響評価について	環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法の選定に当たっては、以下の事項を踏まえること。 ア 陸域植物について 維管束植物的自然史に関する文献目録（平成23年、立石・杉尾）に記載された名護市、本部町及び今帰仁村の文献についても可能な限り文献調査を行い、その内容も踏まえ、現地調査の手法を検討すること。 イ 陸域動物について (ア) 名護博物館紀要「あじまあ」25号（令和5年、名護博物館）の「名護市の西部地域を含む本部半島における鳥類の記録とその生息状況について」（令和5年、嵩原ら）も確認した上で、その内容も踏まえ、現地調査の手法を検討すること。 (イ) 洞窟性生物及び生息環境への影響を評価するために必要な調査、予測及び評価の手法を検討すること。 ウ 赤土等による水の濁り、海域生物及び生態系について 想定区域周辺（本部港周辺）では、環境省による第4回及び第5回自然環境基礎調査においてサンゴ礁の分布が確認されている。事業の実施に伴い海域への濁水の流出のおそれがある場合には、環境影響評価項目として、赤土等による水の濁りに加え、海域生物及び生態系の選定を検討すること。	— 維管束植物的自然史に関する文献目録（平成23年、立石・杉尾）に記載された名護市、本部町及び今帰仁村の文献を確認した結果「本部町動植物総合調査報告書 植物相」（平成8年、本部町教育委員会）を追加して文献調査を実施し、その内容も踏まえ、現地調査の手法を検討します。 (ア) 名護博物館紀要「あじまあ」25号（令和5年、名護博物館）の「名護市の西部地域を含む本部半島における鳥類の記録とその生息状況について」（令和5年、嵩原ら）を追加して文献調査を実施し、その内容も踏まえ、現地調査の手法を検討します。 (イ) ルート帯に洞窟が位置する場合には洞窟性生物及び生息環境への影響を評価するために必要な調査、予測及び評価の手法を検討します。 赤土等による水の濁りは選定しておりますが、道路は海域から離隔をとっているため事業の実施に伴う海域への濁水の流出は想定されず、環境影響評価項目として海域生物及び海域の生態系は選定しておりません。

表 2.1-1(7) 配慮書についての知事の見解及び事業者の見解

項目	知事の見解	事業者の見解
<p>3 方法書以降において講ずるべき措置について (2)環境影響評価について</p>	<p>エ 景観について 想定区域の縁部周辺には、漁港、集落まちなみ景観（特に満名川に規定された集落景観）、中程周辺は森林、農地景観が展開していることから、眺望景観への影響だけでなく、圍繞景観への影響についても配慮が必要である。圍繞景観に係る調査、予測及び評価の手法の検討に当たっては、以下の点を踏まえること。</p> <p>(ア) 重要な巨樹・巨木林及び御嶽林は、身近な景観資源としての配慮が必要となることから、これらを景観資源として追加すること。</p> <p>(イ) 各市町村の景観計画等を確認し、地域を特徴づける景観や景観資源の状況について整理すること。</p> <p>(ウ) 沖縄風景街道「美ら海とやんばるの風景海道」に設定され観光ルートとなっている県道84号線や、想定区域近郊の集落（学校、公民館）、運動公園等から視点場を抽出すること。</p>	<p>(ア) 重要な巨樹・巨木林及び御嶽林は、身近な景観資源としての配慮が必要となることから、これらを景観資源として追加することを検討します。</p> <p>(イ) 各市町村の景観計画等を確認し、地域を特徴づける景観や景観資源の状況について整理します。</p> <p>(ウ) 沖縄風景街道「美ら海とやんばるの風景海道」に設定され観光ルートとなっている県道84号線や、想定区域近郊の集落（学校、公民館）、運動公園等から視点場を抽出することを検討します。</p>
<p>3 方法書以降において講ずるべき措置について (3) 沖縄北部テーマパーク事業について</p>	<p>想定区域周辺では、沖縄県環境影響評価条例（平成12年条例第77号）に基づき環境影響評価手続を行った沖縄北部テーマパーク事業（ジャングリア）の開業が予定されている。当該事業が開業した場合、想定区域及びその周辺の交通量の増加等により、周辺環境の状況が変化する可能性がある。については、当該事業の環境影響評価等で明らかとなった情報、事業計画、事業の実施状況等に係る情報の収集に努め、これらの情報を踏まえ、本事業の環境影響評価を実施すること。</p>	<p>沖縄北部テーマパーク事業（ジャングリア）の環境影響評価書を動植物に関する既存資料としました。また、この事業の環境影響評価等で明らかとなった動植物の情報や環境保全措置内容について、事業計画、事業の実施状況等に係る情報の収集に努め、これらの情報を踏まえた、対象事業の環境影響評価を実施します。</p>

2.2 配慮書についての関係行政機関の長の意見及び事業者の見解

配慮書についての関係行政機関の長の意見及び事業者の見解は、表 2.2-1 に示すとおりです。

表 2.2-1(1) 配慮書についての関係行政機関の長の意見及び事業者の見解

関係行政機関	関係行政機関の長の意見	事業者の見解
名護市	<p>名護東道路延伸に係る予定地に名護市が所管している配水施設及び下水道施設が埋設されている場合は、名護市工務課と協議を行うこと。</p> <p>また、隣接者及び第三者が所有する給水施設及び下水道施設がある場合は、当事者間で協議等を行い解決すること。</p>	<p>名護東道路延伸に係る予定地に名護市が所管している配水施設及び下水道施設が埋設されている場合は、名護市工務課と協議を行います。</p> <p>また、他の給水施設及び下水道施設がある場合は、所有者と協議等を行い対応いたします。</p>
	<p>名護市では、新設廃棄物処理施設（安和地内）が令和7年4月7日より稼働していることから、当該情報を更新すること。（最新のデータは名護市HP「令和7年度名護市一般廃棄物処理実施計画」参照）</p>	<p>名護市HP「令和7年度名護市一般廃棄物処理実施計画」を参考に、新設廃棄物処理施設（安和地内）について情報を更新いたします。</p>
	<p>当路線は名護市都市計画マスタープランにおいて「主要幹線道路（調査中・構想路線）」に位置付けられており、沿線は「農業エリア」「森林エリア」「観光・レクリエーションエリア」に位置付けられている。</p> <p>このことから、優良農地の維持・保全、森林の維持・保全を図る観点から、環境負荷が少ないルートを選定に努めること。</p> <p>また、観光により地域振興を図る観点から、観光交流軸に位置付けている名護本部線とのアクセスにも考慮しつつ、新規・既存の観光関連施設へのスムーズな誘導が図られるようルートを選定及びインターチェンジの位置、構造等を検討すること。</p>	<p>今後の具体的なルートの位置や道路構造の決定にあたっては、優良農地の維持・保全、森林の維持・保全を図る観点から、環境負荷が少なくなるよう配慮します。</p> <p>また、観光により地域振興を図る観点から、観光交流軸に位置付けている名護本部線とのアクセスにも考慮しつつ、新規・既存の観光関連施設へのスムーズな誘導が図られるようルートを選定及びインターチェンジの位置、構造等を検討してまいります。</p>
	<p>事業実施想定区域は、国営環境保全型かんがい排水事業（羽地大川地区）にて整備された羽地大川土地改良区の受益地となっており、事業実施に係る影響で農業振興地域及び農用地区域の除外により受益面積の減少等が懸念されることから、受益地への配慮及び関係機関への説明や事前調整を行い受益地の取り扱い等について協議を行うこと。</p>	<p>対象事業により農業振興地域及び農用地区域を改変する場合には、受益地へ配慮するとともに、関係機関への説明や事前調整を行い、受益地の取り扱い等について協議を行ってまいります。</p>
	<p>農業振興地域の整備に関する法律に基づき指定されている農用地区域内での事業実施については、関係法令等に基づいた手続きを行うこと。また、農業経営基盤強化促進法に基づく地域計画が令和7年3月に策定されており、策定地域への事業実施について、公共事業であっても事前の調整が必要となる場合があるため、法令等に基づいた手続きを行うこと。</p>	<p>農業振興地域の整備に関する法律に基づき指定されている農用地区域内での事業実施については、関係法令等に基づいた手続きを行います。また、農業経営基盤強化促進法に基づく策定地域での事業実施については、法令等に基づいた手続きを行ってまいります。</p>
	<p>悪臭防止法規制地域、騒音に係る環境基準の地域類型、騒音規制法の規制地域、振動規制法規制地域については、古いデータ（平成24年3月31日現在の沖縄県のデータ）が記載されているため、最新の情報に更新をすること。（最新のデータは名護市HP「騒音・振動・悪臭について」を参照）</p>	<p>悪臭防止法規制地域、騒音に係る環境基準の地域類型、騒音規制法の規制地域、振動規制法規制地域については、最新の情報（名護市HP「騒音・振動・悪臭について」）に更新いたします。</p>

表 2.2-1(2) 配慮書についての関係行政機関の長の意見及び事業者の見解

関係行政機関	関係行政機関の長の意見	事業者の見解
名護市	<p>名護市みどりの基本計画において、当該地は「山地の緑の保全」及び「農地の保全、活用」等に位置付けられていることから、環境負荷が少ないルートを選定に努めること。</p>	<p>今後の具体的なルートの位置や道路構造の決定にあたっては、名護市みどりの基本計画を基に「山地の緑の保全」及び「農地の保全、活用」に配慮し、環境負荷が少なくなるよう努めます。</p>
	<p>名護市景観計画において、当該地は「農村景域」、「やんばるの森」等に位置付けられており、「農村景域」では広大な農地を守り地域のために活かすこととし、「やんばるの森」では豊かな自然環境を保全することとしていることから、景観に配慮したルートを選定に努めること。 また、名護市景観まちづくり条例に基づく届出対象行為がある場合は所定の手続きを行うこと。</p>	<p>名護市景観計画にも配慮し、景観に配慮したルートを選定に努めてまいります。 また、名護市景観まちづくり条例に基づく届出対象行為がある場合は、所定の手続きを行います。</p>
	<p>P3-215 から 219 までに記載のある重要な動物種の分布図について、過去の 1 文献のみに基づいており、現状の生息状況が反映されていない。計画経路内または周辺に天然記念物及び希少種が生息しており、既往文献の精査及び詳細な環境調査を実施すること。</p>	<p>既往文献については、「本部町動植物総合調査 動物調査中間報告」（平成5年、本部町教育委員会）、「沖縄北部テーマパーク事業 環境影響評価書」（令和4年、株式会社ジャパンエンターテイメント）等を追加しました。今後、動植物に関する詳細な現地調査を実施し、天然記念物や希少種の生息生育状況を把握します。</p>
	<p>照会地には現在のところ、指定文化財（動物を除く）及び周知の遺跡（埋蔵文化財）は確認されていない。ただし、古我知区周辺では、周知の遺跡である「古我知焼窯跡」等が確認されているため（図 2.2-1 参照、配慮書P3-264 に追記）、その周辺においても同様の埋蔵文化財を発見する可能性がある。そのため、開発の際には、図示された場所（図 2.2-1 参照、緑線範囲）において試掘調査を実施するので、早めに名護市教育委員会文化課文化財係と調整を行うこと。</p>	<p>古我知区周辺での開発の際には、早めに名護市教育委員会文化課文化財係と調整を行います。</p>
	<p>—環境要素：騒音— 道路騒音により周辺環境が悪化しないよう、道路設計段階において配慮をすること。</p>	<p>今後の環境影響評価の手続きにおいては、騒音の調査、予測を実施し、必要に応じて環境保全措置を行うこと等により環境影響をできる限り回避又は低減いたします。道路設計段階においては集落等をできる限り回避し、周辺環境が悪化しないよう配慮してまいります。</p>

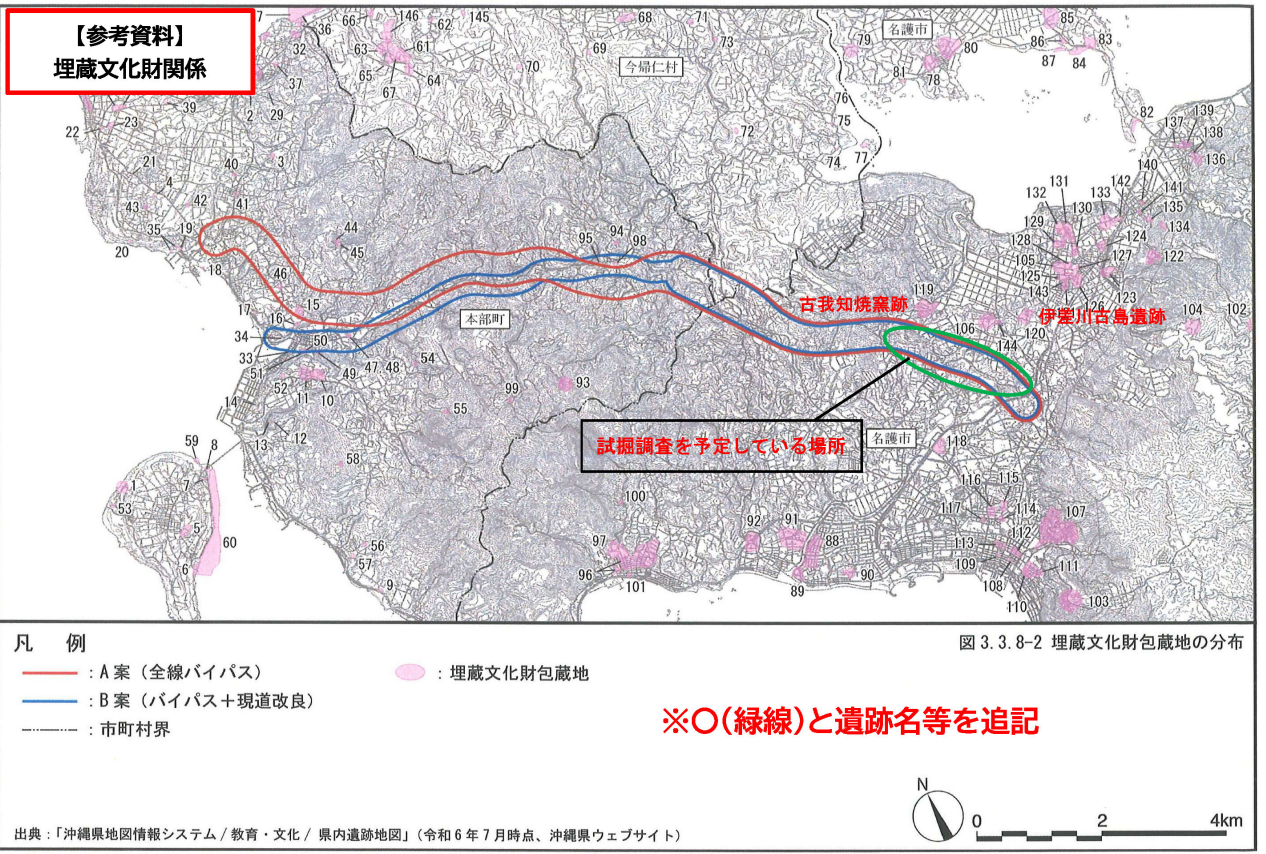


図 2.2-1 名護市提供資料（埋蔵文化財関係）

表 2.2-1(3) 配慮書についての関係行政機関の長の意見及び事業者の見解

関係行政機関	関係行政機関の長の意見	事業者の見解
本部町	<p>①本部方面への名護東道路延伸の早期完成をお願いします。</p> <p>②水道用の水源及び上水道施設等が計画案の枠内に入っているため、本事業の施工中や供用開始後において、水源の水量及び水質に影響を及ぼさないようにルート選定をお願いします。</p> <p>③道路排水の末端になる水路や河川において、水害が起こらないような整備改良できるように調査をお願いします。</p> <p>④農地や農振、森林区域に該当する場所を整備する際は、関係法令等に基づき手続きを行ってください。</p> <p>⑤動物、植物、生態系への与える影響や交通量の増加による騒音や大気汚染等に最大限に配慮した施工箇所や工法ができるように調査をお願いします。</p> <p>⑥インターチェンジから接続する国道や県道、または町道で渋滞が起こらない道路ネットワークの計画をお願いします。</p>	<p>①対象事業について、環境影響評価等の必要な手続きを実施し、可能な限り早期に進めてまいります。</p> <p>②今後の具体的なルートの位置や道路構造の決定にあたっては、水道用の水源及び上水道施設等への環境影響をできる限り回避又は低減いたします。また、今後の環境影響評価の手続きにおいては、「水象」等の水環境について調査、予測を実施し、必要に応じて環境保全措置を行うこと等により環境影響をできる限り回避又は低減いたします。</p> <p>③道路排水によって水害等の問題が生じないように、河川管理者等の関係機関と協議しながら事業を進めます。</p> <p>④農地や農業振興地域、森林区域に該当する場所を整備する際は、関係機関と協議した上で、関係法令等に基づき手続きを行います。</p> <p>⑤今後の環境影響評価の手続きにおいては、「大気質」、「騒音」、「陸域生物（動物、植物）」、「生態系」について調査、予測を実施し、必要に応じて環境保全措置を行うこと等により環境影響をできる限り回避又は低減いたします。また、準備書において将来の計画交通量に基づく大気質や騒音の予測を実施し、必要に応じて環境保全措置を行うこと等により環境影響をできる限り回避又は低減いたします。さらに施工時においても大気質、騒音に配慮しながら事業を進めます。</p> <p>⑥対象事業は「道路交通環境（渋滞・事故）の改善」を政策目標の一つとして設定しており、環境面に加え、施工性、経済性、維持管理性、走行性及び安全性等の様々な観点から総合的に検討し、計画を進めてまいります。</p>
今帰仁村	<p>特に意見はございませんが、名護東道路延伸の早期着工を要望いたします。</p>	<p>対象事業について、環境影響評価等の必要な手続きを実施し、可能な限り早期に進めてまいります。</p>

2.3 配慮書についての一般の意見の概要及び事業者の見解

配慮書についての一般の意見の概要及び事業者の見解は、表 2.3-1 に示すとおりです。

表 2.3-1 配慮書についての一般の意見の概要及び事業者の見解

一般の意見の概要	事業者の見解
<p>国定公園（カルスト）内の民泊施設等は、標高の高い場所に位置し、東シナ海、伊江島、水納島、瀬底島が見え、道路で景観が失われる。お客の集客にも騒音、排ガス、人等、大きな影響が考えられる。損害に対してどう対応してもらえるのか。</p>	<p>今後の具体的なルートや道路構造の決定にあたっては、当該民泊施設等を含む集落への環境影響をできる限り回避又は低減いたします。</p> <p>方法書では、ご懸念のある「景観」、「騒音」、「大気質」及び「人と自然との触れ合い活動の場」を環境影響評価の項目として選定し、環境影響の程度を適切に把握できる調査、予測及び評価の手法を選定します。</p> <p>今後の環境影響評価の手続きにおいては、これらの項目について調査、予測を実施し、必要に応じて環境保全措置を行うこと等により環境影響をできる限り回避又は低減いたします。</p>
<p>本部港ではクルーズ船の拠点整備の計画や伊江島における空港整備、離島架橋やトンネル構想などもあり、沖縄海洋博記念公園を中心とした将来の観光客の増大を考えると観光振興だけでなく、大規模自然災害に対する道路のリダンダンシーの確保の面からも高規格道路の整備は必要とされるものである。また、本部半島は、海と山の豊かな自然となだらかな地形、点在する離島、今帰仁城跡などの世界遺産を背景とした観光資源が豊富であり、こうした観光資源が、まだまだ、活かされていない地域でもある。この機会に、ジャングリアの開発を契機として、これら観光資源を有機的に結ぶ高規格幹線道路を軸とした観光道路ネットワークを議論することが、本部半島全体の観光・経済振興の発展に必要なことと考える。</p> <p>貴重な動植物の生息環境や満名川の水脈の保全と満名川河口のマグロ養殖場への影響（水象等）など本部半島の豊かな自然を保全しつつ開発を進めるには、地盤地質の改変を押さえ、自然環境に影響の少ない建設工法を考える必要がある、トンネルや開削は出来るだけ抑えるべきと考える。そのことから、大きな切り盛りを生じさせないために、地質条件や地盤状況が明確な既存道路と並行に路線を計画することが合理的と考える。</p>	<p>方法書では、ご懸念のある「陸域生物」、「水象」等を環境影響評価の項目として選定した上で、調査、予測を実施し、必要に応じて環境保全措置を行うこと等により環境影響をできる限り回避又は低減いたします。</p> <p>また、対象事業は、「観光地アクセス・周遊性の向上」、「物流の効率化」、「災害時も通行できる道路の確保」、「道路交通環境（渋滞・事故）の改善」を政策目標として設定しており、これらの目的を踏まえたうえで、具体的な建設工法や道路線形については、環境面に加え、施工性、経済性、維持管理性、走行性及び安全性等の様々な観点から総合的に検討し、計画を進めてまいります。</p>

第3章 位置等の選定に係る経緯及びその内容

3.1 対象道路事業の名称及び種類

事業の名称：名護東道路延伸（本部方面）

事業の種類：沖縄県環境影響評価条例の別表（第2条関係）1 道路の新設及び改築の事業

3.2 対象道路事業の目的

本事業の対象地域である名護～本部町間では、観光地へのアクセス道路や、生産拠点及び物流拠点を結ぶアクセス道路が不足しており、観光産業や産業・物流の発展の妨げになっています。特に観光シーズンには、一般交通と物流交通に加え、観光交通も混在し、交通渋滞や交通事故が多く発生しています。また、名護市～本部町間を連絡する国道449号等の主要道路では、災害による通行規制や孤立が発生し、救急搬送等への影響が懸念されます。

これらの観光産業、産業・物流、安心・安全、災害・通行規制、交通渋滞・交通事故に関する課題を解決するために、本事業は以下の4つの政策目標を設定し、より良い地域づくりに寄与する事を目的とします。

1. 観光地アクセス・周遊性の向上
2. 物流の効率化
3. 災害時も通行できる道路の確保
4. 道路交通環境（渋滞・事故）の改善

	地域について			道路について	
	観光産業	産業・物流	安心・安全	災害・通行規制	交通渋滞・交通事故
課題	<ul style="list-style-type: none"> ○那覇空港から観光地へのアクセス向上 ・県外からの観光客の玄関口である那覇空港から北部観光地（海洋博記念公園・テマパーク（予定地））までの一層のアクセス向上が求められる。 ○北部地域の観光地間の連携強化 ・北部地域に点在する主要観光地間の周遊性の向上が求められる。 	<ul style="list-style-type: none"> ○那覇市～北部地域間の連携強化 ・那覇市～北部地域間の連携強化による農産物、生活物資等の輸送の効率化が求められる。 	<ul style="list-style-type: none"> ○救急搬送、離島振興への寄与 ・救命率向上のため、第三次医療施設となる公立沖縄北部医療センターへの救急搬送時間の短縮。 ・安定した離島への物資運搬による離島振興への寄与 	<ul style="list-style-type: none"> ○災害に強い道路の確保 ・台風、地震時の通行規制等に対応した災害に強い道路の確保が求められる。 	<ul style="list-style-type: none"> ○北部地域の道路交通の円滑性・安全性の確保 ・観光シーズンを中心に市街地にて集中する交通の分散による交通の円滑化・安全性の確保が求められる。
要因	<ul style="list-style-type: none"> ○那覇空港、観光地間のアクセス道路の不足 ・本部町・今帰仁村、北部地域⇄名護市⇄那覇空港を結ぶ速達性の高いアクセス道路の不足 	<ul style="list-style-type: none"> ○生産拠点と物流拠点のアクセス道路の不足 ・北部地域⇄那覇空港、北部地域⇄地域内を連絡するアクセス道路の不足 	<ul style="list-style-type: none"> ○地域の道路の脆弱性 ・名護市⇄本部町・今帰仁村を連絡する、国道449号、国道505号、県道84号線では災害による通行規制、孤立等が発生、救急搬送等にも影響が懸念される ・災害に強い道路が不足 	<ul style="list-style-type: none"> ○交通渋滞や交通事故の発生 ・一般交通、物流交通に加え、観光交通も混在し、交通渋滞や交通事故が多発 	
住民等への意見聴取結果	<ul style="list-style-type: none"> ○住民、道路利用者、観光客ともに約7割～8割が問題と認識（「そう思う」や「ややそう思う」の割合：約7～8割） ○想定した課題とアンケート結果が合致 				
	⇒『那覇空港と観光地間のアクセス道路の不足』に対し、約8割が「「そう思う」、「ややそう思う」と回答。	⇒『生産拠点と物流拠点のアクセス道路が不足』に対し、約7割が「「そう思う」、「ややそう思う」と回答。	⇒『災害時による通行止めが発生し、移動・暮らしに支障』に対し、約8割が「「そう思う」、「ややそう思う」と回答。	⇒『観光シーズンを中心とした交通渋滞・交通事故』に対し、約8割が「「そう思う」、「ややそう思う」と回答。	
政策目標	①観光地アクセス・周遊性の向上	②物流の効率化	③災害時も通行できる道路の確保	④道路交通環境（渋滞・事故）の改善	

図 3.2-1 計画段階評価における政策目標

3.3 対象道路事業の背景及び経緯

3.3.1 計画段階環境配慮書までの検討の経緯

名護東道路延伸（本部方面）は、名護市と本部町を結ぶ、名護東道路（伊差川 IC）からの延伸区間約 13～14 km の道路です。

この道路は、那覇空港から北部観光地（海洋博記念公園・テーマパークへのアクセス性を向上させるとともに、北部地域に点在する主要観光地間の周遊性も高め、観光産業の活性化に寄与します。また、農作物等の生産拠点から本部港等の物流拠点へのアクセス性を向上させ、物流の効率化にも貢献します。さらに、道路交通環境（渋滞・交通事故）の改善や、一部災害時の代替路としての機能・役割も担う重要な道路です。

名護東道路延伸（本部方面）については、令和 3 年 3 月の沖縄ブロック新広域道路交通計画に位置づけられた後、令和 6 年 4 月には当該年度から概略ルート・構造の検討に着手することを公表しました。その後、内閣府 沖縄総合事務局が計画段階評価の手続きを進め、構想段階における道路計画のアンケート調査や、「社会資本整備審議会道路分科会沖縄地方小委員会」（以下、「地方小委員会」といいます。）を 3 回実施しました。

計画段階評価では、地域住民等へのアンケート調査や、関係する地方公共団体の長からの意見、地方小委員会での有識者の意見等を踏まえ、ルート帯等を総合的に判断し、対応方針の決定を目指すとともに、ルート帯案を検討しました。

【令和6年4月】	【令和6年4～7月】	【令和6年10月】	【令和6年10～12月】	【令和7年3月】	対応方針（概略ルート・構造）の決定
地方小委員会（第1回） <ul style="list-style-type: none"> ■ 地域の現状と課題 ■ 道路交通の現状と課題 ■ 政策目標(案)の設定 ■ 意見聴取方法 ■ 今後の計画段階評価手続きの進め方(案) 	意見聴取（第1回） <ul style="list-style-type: none"> ■ 地域・道路交通の課題 ■ 政策目標 ■ 第1回意見聴取方法【アンケート調査等】 対象者： <ul style="list-style-type: none"> ・住民(下記の市町村) ・名護市 ・本部町 ・今帰仁村 ・道路利用者 ・観光客 	地方小委員会（第2回） <ul style="list-style-type: none"> ■ 第1回意見聴取結果の確認 ■ 政策目標の設定 ■ 対応方針(案)の設定 ■ 第2回意見聴取方法 ■ 今後の計画段階評価手続きの進め方(案) 	意見聴取（第2回） <ul style="list-style-type: none"> ■ 対応方針(案)を選定する際に重視・配慮すべき項目 ■ 第2回意見聴取方法【アンケート調査等】 対象者： <ul style="list-style-type: none"> ・住民(下記の市町村) ・名護市 ・本部町 ・今帰仁村 ・道路利用者 ・観光客 	地方小委員会（第3回） <ul style="list-style-type: none"> ■ 第2回意見聴取結果の確認 ■ 対応方針(案)の設定 ■ 対応方針(案)のまとめ 	

図 3.3-1 計画段階評価手続きの審議経過

(1) 地域・道路交通の現状と課題

計画段階評価における地域・道路交通の現状と課題の整理状況は、図 3.3-2 に示すとおりです。計画段階評価の概要、地域及び道路交通の現状と課題、第1回意見聴取方法、今後の計画段階評価手続きの進め方等について説明した沖縄地方小委員会（第1回）の議事概要は、表 3.3-1 に示すとおりであり、計画段階評価について、第1回意見聴取を進めることので了承されました。

3. 地域の現状と課題（人口）

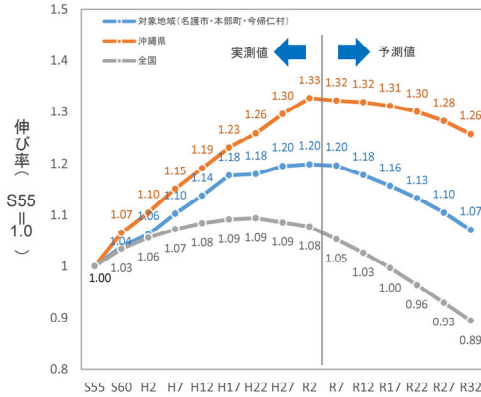
- 対象地域の人口は約8.5万人となっており、名護市が最も多い。
- 人口の推移は、令和2年まで順調に増加しており、今後減少する予測ではあるものの、全国に比べ緩やかな減少となっている。

▼対象地域の人口



資料：国勢調査（R2）

▼対象地域の人口の推移と伸び率



資料：【実測値】国勢調査(S55～R2)
【予測値】日本の地域別将来人口(R5年推計)国立社会保障・人口問題研究所 (R7～R32)

▼対象地域の人口と面積（R2）

	名護市	本部町	今帰仁村	合計
人口(人)	63,554	12,530	8,894	84,978
世帯(世帯)	28,453	5,351	3,541	37,345
面積(k㎡)	210.8	54.4	39.9	305.1
人口密度(人/k㎡)	301	230	223	279

資料：【人口・世帯】国勢調査(R2)
【面積】国土地理院R5全国都道府県市町村別面積調査

9

3. 地域の現状と課題（交通流動）

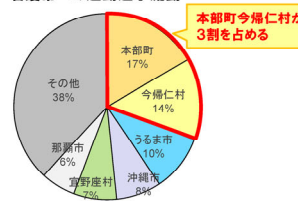
- 名護市と本部町、名護市と今帰仁村は通勤・通学流動が多く、本部町と今帰仁村を合わせるとおよそ3～4割程度の割合を占めており、交通手段としては、対象地域の通勤・通学に自家用車を利用する割合が約8割と高い。
- 名護市から本部半島への通勤流動としては、ホテルや海洋博公園等が想定され、今後は新しいテーマパーク(ジャングリア)の整備に伴い、更なる流動が期待されている。
- 名護市では、市街地のまちづくりと共に、交通拠点(名護漁港周辺)の整備に向けた調査が進められている。

■対象地域の通勤通学流動

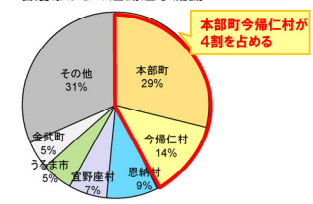


資料：令和2年国勢調査 (単位：人)

名護市への通勤通学流動

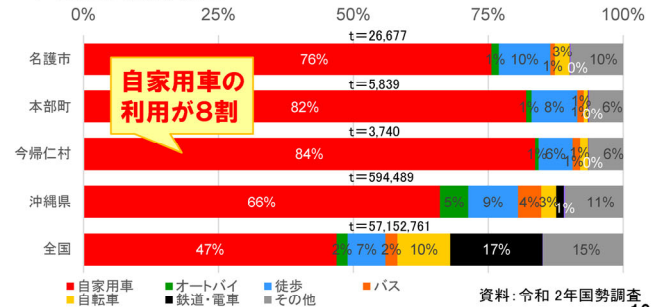


名護市からの通勤通学流動



資料：令和2年国勢調査(自市除く)

▼通勤通学者の交通分担率



資料：令和2年国勢調査

10

図 3.3-2(1) 計画段階評価における地域・道路交通の現状と課題の整理状況

3. 地域の現状と課題（観光産業/多様な観光資源）

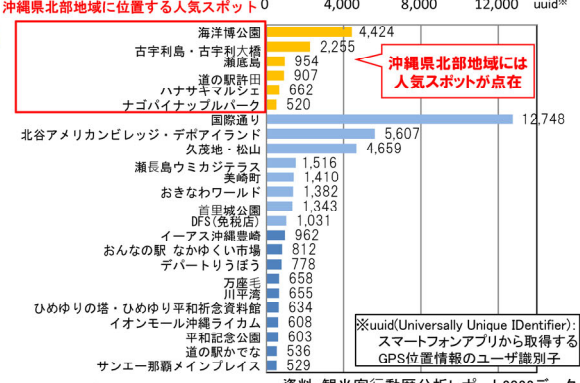
- 県内最大の入込客数を誇る「沖縄美ら海水族館」を擁する海洋博公園をはじめ、**北部地域は多様な観光資源を有している。**
- 海洋博公園の来場者数はコロナ禍前は約500万人/年**と多く、コロナの影響で減少したものの、再び**増加傾向**にある。
- 海洋博公園は那覇空港から約2時間（公共交通では最大3時間半）の所要時間を要している。

▼ 北部地域における主要観光施設と動向



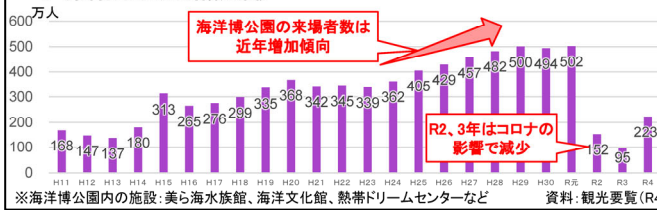
資料：関係機関ヒアリング調査結果(H29.1)を基に作成

▼ 沖縄県の人気訪問スポット(民間施設を含む)



沖縄県北部地域には人気スポットが点在

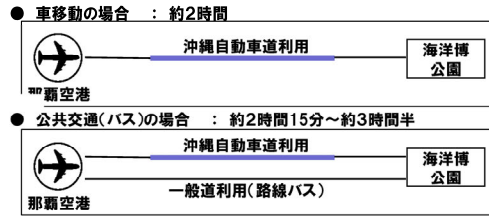
▼ 海洋博公園の入場者数の推移



※海洋博公園内の施設：美ら海水族館、海洋文化館、熱帯ドリームセンターなど 資料：観光要覧(R4)

▼ 海洋博公園へのアクセス時間

資料：観光客行動履歴分析レポート2022データ



出典：海洋博公園 11

3. 地域の現状と課題（観光産業/新たな観光拠点形成の動向 [新たなテーマパーク計画]）

- 本部半島において、県内大手企業等が連携し、2025年夏の開業を目標に**新たなテーマパーク(ジャングリア)の計画が進められている。**
- 敷地面積60haと**東京ディズニーランドやユニバーサルスタジオジャパンよりも大きい敷地に、広大な自然(ジャングル)を生かしたアトラクション**(気球やサファリライド、ジップライン等)、**スバや展望レストラン**などの施設が計画されている。
- 北部地域や沖縄全体の観光産業等の活性化を図るうえで大いに期待されているが、テーマパーク周辺の交通渋滞が懸念**されており、現在、主要交差点の改良工事(右折車線の整備)や信号サイクルの改善等について、国、県、市町村、関係機関が連携して検討・協議を行っている。

【新たなテーマパーク計画の概要】

名称	JUNGLIA(ジャングリア)
事業者	・株式会社ジャパンエンターテインメント(2018.8設立) オリオンビール、リウボウ、ゆがふホールディングス、JTB、コンサルティング会社の刀など県内外企業が共同出資して設立
場所	・オリオン嵐山ゴルフ倶楽部跡地 ・全体120haのうち約60haを使用予定 (今後の展望としてアトラクション増設や宿泊施設等も考えている)。
コンセプト	・Power Vacance!! 世界が知らない休日(バカンス)、はじまる。 ・世界自然遺産「やんばる」の豊かな自然を生かしたアトラクション。
投資総額	・総事業費700億円規模
スケジュール	・2025年夏の開業を目指す。 ・R1.9.2〜環境影響評価を開始し、R4.6.28に完了。R5.2より着工。
その他	・R2.10今帰仁村、名護市と包括連携協定締結(地域の雇用促進、地元産品の有効活用)。雇用は1,000~1,500人を想定 ・R5.3名桜大学と「観光人材育成」等を目的とした産学連携協定締結

出典：新聞記事等を北部国道事務所にて加工



▲テーマパーク位置図 (北部地域における主要観光施設)

図 3.3-2(2) 計画段階評価における地域・道路交通の現状と課題の整理状況

3. 地域の現状と課題（観光産業/新たな観光拠点形成の動向[本部港:クルーズ拠点]）

- 本部港は、平成12年に「特定地域振興重要港湾」に指定された後、平成29年に「官民連携による国際クルーズ拠点を形成する港湾」に選定され、新たな観光ルートの形成など、北部地域における観光拠点を目標している。
- 令和4年3月に7万トン級のクルーズ船の受入れが可能となり、令和4年6月、令和5年6月に2万トン級のクルーズ船が来航。令和4年11月には延長420mの岸壁が完成し、22万トン級クルーズ船の受入れが可能となった。
- クルーズ船を拠点とした周遊観光ルートの滞在時間は、移動時間を含め5時間程度とされている。
- 新たな道路整備による北部地域の観光拠点間の連携強化等により、今後更なる周遊観光の促進が期待される。

22万トン級クルーズ船イメージ



旅客ターミナルビル(予定地)

R4年6月30日(ばしふいっくびいなす26,595トン)



クルーズ岸壁 延長420m

撮影: R4年11月



周遊ルートの確保による連携強化が必要

- ・本部のクルーズ船利用者は、本島内で宿泊しないので滞在時間5時間程度と思われる。
- ・北部地区が渋滞しない交通経路を考えて欲しい。

本部港(本部地区)



岸壁延長: 420m

旅客ターミナルビル(予定地)

年	寄港回数
R4年	1回(実績)
R5年	1回(実績)
R6年	8回(予定)

撮影: R4年4月16日時点

3. 地域の現状と課題（産業・物流）

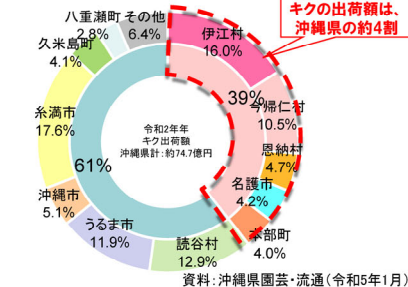
- 沖縄県の「キク」は全国第2位の出荷量を誇っており、その約4割は北部地域から那覇空港を経由し全国へ出荷。
- 沖縄では、豚・肉用牛も盛んであり、北部地域における豚は沖縄県全体の約5割の飼養頭数を誇る。出荷経路は県内で解体され、本部港・那覇港から出荷する場合と、本部港から生体を出荷し、県外にて解体・出荷する場合がある。
- 渋滞・事故、天候不良の影響により、出荷作業等が滞る場合がある。

▼ 全国のキク出荷量とシェア率(R4)

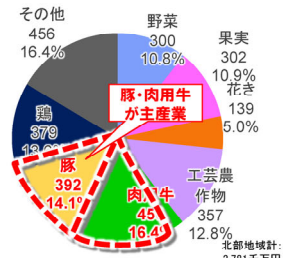
都道府県	出荷量	シェア
愛知	437,700	35.7%
沖縄	216,500	17.6%
福岡	68,300	5.6%
鹿児島	58,400	4.8%
長崎	47,200	3.8%
その他	398,900	32.5%
全 国	1,227,000	100.0%

資料: 令和4年産都道府県別の作付(収穫)面積及び出荷量

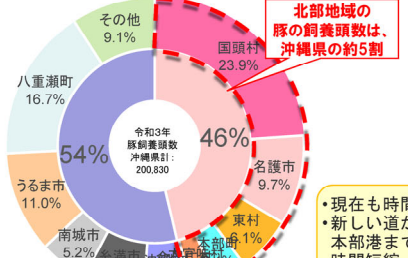
▼ 市町村別キクの出荷額(R2)



▼ 北部地域の農業産出額の内訳(R3)



▼ 市町村別豚の飼養頭数(R3)



▼ 県外搬送の経路(野菜、果物、花き等)



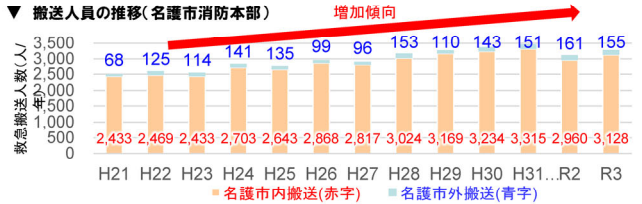
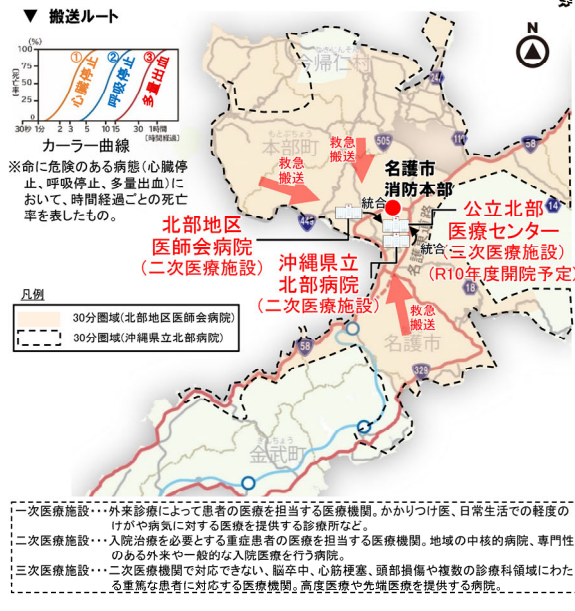
- ・現在も時間短縮のため名護東道路を活用している。
- ・新しい道が出来れば、那覇空港や本部港まで早くなるため生産時間が拡大すると思う。
- ・時間短縮、定時性確保によりドライバーの負担も軽減する。

資料: 物流業者ヒアリング(R2.1)より 14

図 3.3-2(3) 計画段階評価における地域・道路交通の現状と課題の整理状況

3. 地域の現状と課題（住民生活の現状/救急搬送）

- 北部地域における救急搬送は、名護市内の**沖縄県立北部病院、北部地区医師会病院(第二次救急医療施設)が主体**となっており、重篤な患者については、第二次医療施設から中南部の第三次救急医療施設(主に県立中部病院)に搬送されている。
- 北部病院と北部地区医師会病院を統合し、**公立沖縄北部医療センター(三次救急医療施設)を整備予定**。(R10年度開院予定)
- 近年、名護市消防本部の救急出場件数は増加傾向にあり、平成21年からピークとなる平成31年までに約4割増加している。
- 救命率向上のためには救急搬送時間の短縮を行うことが課題**である。



▼ 県立北部病院・北部地区医師会病院概要

施設名	特徴	診療科目数	医師数	病床数
沖縄県立北部病院	・ 県立の医療機関。6つある県立病院のひとつ。 ・ 沖縄県災害拠点病院 を指定。	28科	39人	327床
北部地区医師会病院	・ 北部のエリアで、離島を含む12市町村で構成。 中規模の急性期病院 。 ・ 平成17年8月に 地域医療支援病院 の承認を受けている。	14科	33人	236床
公立沖縄北部医療センター	・ 県及び北部12市町村が設立した公立病院 ・ 北部医療圏において高度急性期及び急性期医療を担う雄一の医療施設	34科	133人	450床

資料: 令和3年度 名護市消防本部 消防年報
資料: 沖縄県うちなぬ医療ネット(R4年9月時点)、病院HP 公立沖縄北部医療センター整備計画(R4.3)

3. 地域の現状と課題（離島振興/本部港の役割 [概要]）

- 本部港は、伊江島・水納島へのフェリー航路を有し、運天港は伊平屋島・伊是名島へのフェリー航路を有しており、**離島振興に寄与している**。本部港は那覇港⇄鹿兒島新港の航路も寄港しており、**北部地域の海運航路の玄関口**となっている。
- H26年度からR1年度まで、「**北部連携物流拠点機能強化事業**」として、**国からの北部振興事業として認められ**、大阪、東京への物流定期航路の実証実験を行っており、令和2年度から本格運用を開始(週1便)しており、**コンテナ貨物取扱量も増加傾向**。

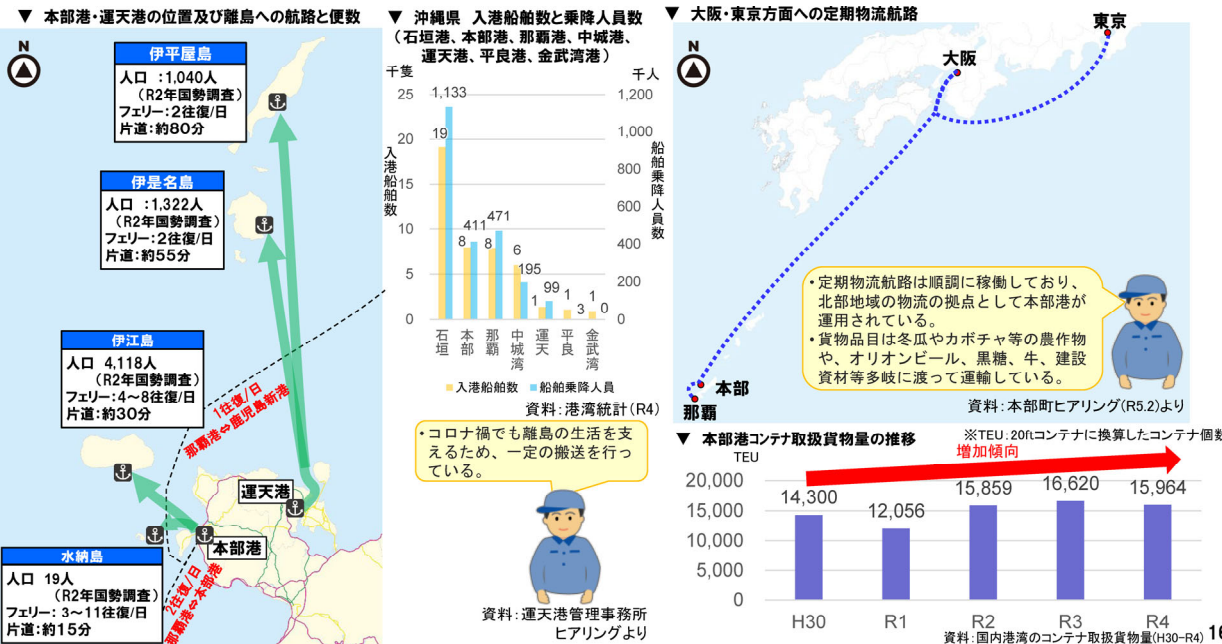
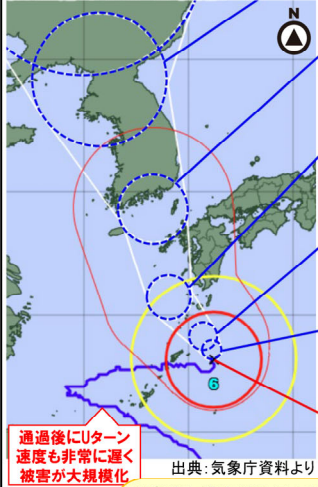


図 3.3-2(4) 計画段階評価における地域・道路交通の現状と課題の整理状況

4. 道路交通の現状と課題（災害・通行規制:令和5年8月 台風6号による被害）

- 本部半島では、これまで**多くの災害を経験し**、各路線の通行止めが発生している。
- 近年では、**令和5年8月の台風6号**が速度が遅く、Uターンする経路を取ったことから、**大規模な被害が発生**している。

台風進路（R5.8.7 12時時点）



【災害時の通行規制発生回数】

【線形不良箇所・災害時の通行規制発生回数】	災害時の通行規制発生回数	
	沿岸部の災害(回)	山間部の災害(回)
国道449号	12(4)	—
国道505号	13(2)	—
県道84号線	—	8(1)
県道72号線	—	15(1)
県道115号線	—	6

()内は直近10年間(H25~)での災害発生回数
 (出典)地形図:電子国土 災害履歴:沖縄県ヒアリング(S63~R4)

- 凡例
- 災害発生箇所
 - ⊗ 災害履歴(台風・豪雨) 10年以上前に発生
 - × 災害履歴(台風・豪雨) 直近10年(H25~)に発生
 - ⊗ R5.8台風6号の通行止め箇所



通過後にUターン速度も非常に遅く被害が大規模化

出典:気象庁資料より

- ・災害時に道路が通行止めとなることから迂回や孤立状態が度々発生している。
- ・本部町周辺から県立北部病院まで、通常の6倍の3時間を要したこともある。
- ・停電時の復旧についても道路啓開が進まず、復旧が遅れることがある。



資料:ヒアリング(R2.1)より



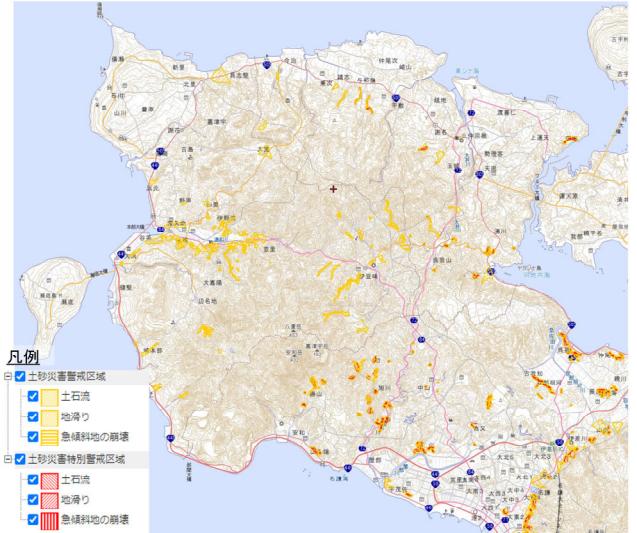
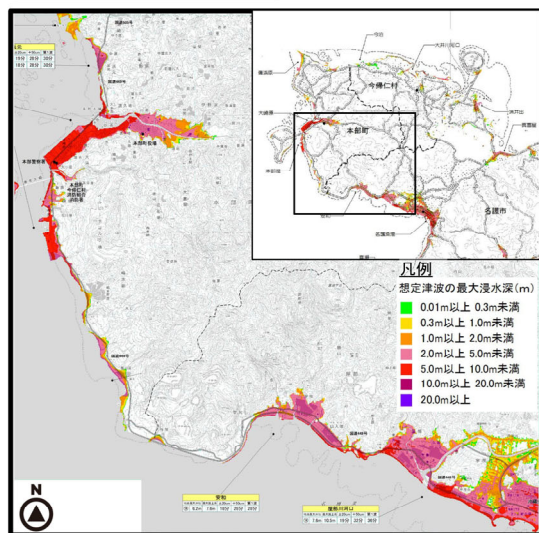
台風・豪雨による災害実績(S63~R4及びR5.8 台風6号)

4. 道路交通の現状と課題（災害・通行規制:津波浸水、土砂災害）

- 本部半島は、幹線道路となる国道449号、国道505号が沿岸部に位置しており、津波浸水による影響が懸念される。
- 国道449号では、全体の半分以上が津波浸水想定エリア内となっている状況である。

津波浸水想定図(国道449号拡大)

土砂災害警戒区域(本部半島)



国道449号 縦断面

(出典)沖縄県津波浸水想定(平成27年3月)

(出典)沖縄県地図情報システム,土砂災害危険箇所より

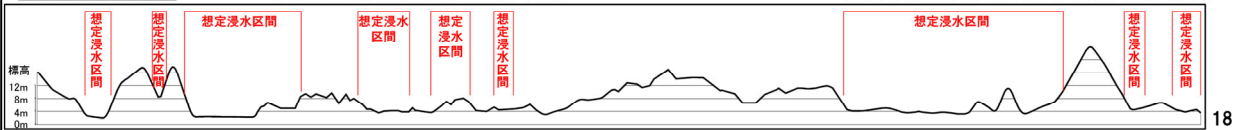
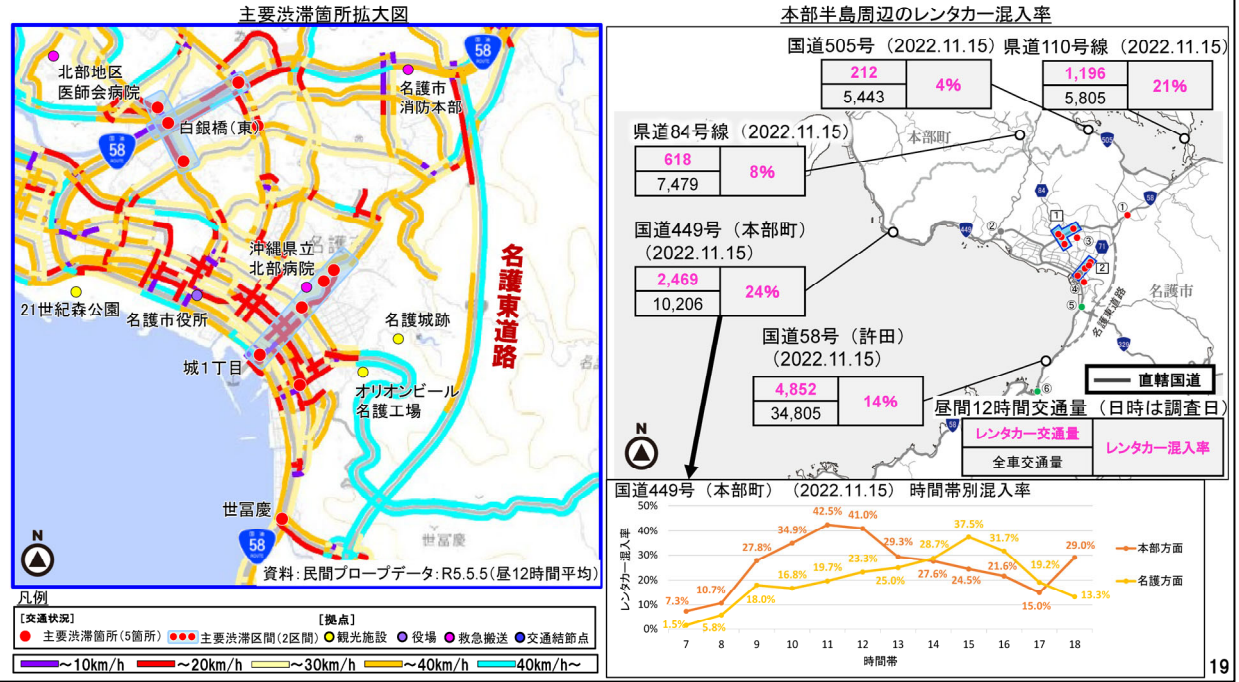


図 3.3-2(5) 計画段階評価における地域・道路交通の現状と課題の整理状況

4. 道路交通の現状と課題（交通渋滞）

- 名護市内の国道58号及び名護市街地は**主要渋滞箇所が集中**しており、**交通混雑も発生**している。
- 混雑の一因としてレンタカー交通が考えられる。**混入率が4~24%**確認されており、**ピーク時では42.5%の混入を確認**している
- 今後、新しい**テーマパーク(ジャングリア)の建設**により、更なる**レンタカー交通の増加・交通混雑**が懸念されている。



19

4. 道路交通の現状と課題（交通事故）

- 本部半島では、**観光目的の事故が多く**、観光目的事故割合は24%(県平均の約3倍)となっている。
- 市町村別で見ると、本部半島全体は那覇市とほぼ同程度の観光目的事故が発生しており、事故の発生場所が観光地周辺のアクセス路や名護市街地に集中していることから、**「観光客が不慣れな道の渋滞等で事故を起こしている」**と考えられる。



20

図 3.3-2(6) 計画段階評価における地域・道路交通の現状と課題の整理状況

表 3.3-1 沖縄地方小委員会（第1回）における議事概要

- 説明内容
 - ・ 北部国道事務所より、計画段階評価の概要、地域及び道路交通の現状と課題、第1回意見聴取方法、今後の計画段階評価手続きの進め方等について説明。
- 各委員からの意見
 - ・ 能登半島地震などもあり、当該地域の観光客の帰宅支援の観点についても、重要と思われる。
 - ・ 全国的にドライバー不足の課題が顕在化しており、労働生産性の視点も、重要と思われる。
 - ・ 過去に北部地域を対象としたパーソントリップ調査もあったと思うので、その結果も参考にしていただければと思う。
 - ・ 名護市、本部町、今帰仁村が中心の調査となっているが、対象地域を広げて恩納村や国頭3村などの周辺自治体の声も拾えれば、なお良い。
 - ・ 自由意見の欄について、道路整備における具体的なキーワード（交通安全や景観など）が例示されている方が、回答者の声を引き出しやすい。
 - ・ 花火大会などのイベント時の渋滞対策など具体的な課題への対応について、調査中の名護バスタとの連携や海上交通との連携、現道の対策、新技術の活用、新交通（LRT・BRT）の計画道路空間への導入なども含めて、総合的に対策を検討する必要がある。
- 結論
 - ・ 名護東道路延伸（本部方面）の計画段階評価について、第1回意見聴取を進めることで了承された。

(2) 対象道路事業の必要性と対応方針（案）の設定

計画段階評価における地域の課題に関する意見聴取結果は、図 3.3-3 に示すとおりであり、これらを踏まえ、図 3.2-1 に示す政策目標を設定しました。

次に、政策目標を達成するための機能を有する道路整備の対応方針（ルート帯案）について複数のルート案を設定しました。計画段階評価におけるルート帯案の設定については、図 3.3-4 に示すとおりです。

なお、政策目標については、道路の建設事業以外では達成しないと判断されました。よって、対応方針に代替案の事業及び当該事業を実施しない案は設定しないこととしました。

第1回意見聴取結果、政策目標、対応方針（案）の設定、第2回意見聴取方法、今後の計画段階評価手続きの進め方等について説明した地方小委員会（第2回）の議事概要は、表 3.3-1 に示すとおりであり、名護東道路延伸（本部方面）の計画段階評価について、第2回意見聴取を進めることで了承されました。

3-1. 意見聴取の実施内容

- 意見聴取は、アンケート調査及びヒアリング調査、オープンハウス調査を以下のとおり実施。
- 意見聴取期間は、約2.5ヶ月間(令和6年4月28日(土)～7月12日(金))である。

1. 意見聴取期間

約2.5ヶ月間
(令和6年4月28日～7月12日)

2. 実施主体

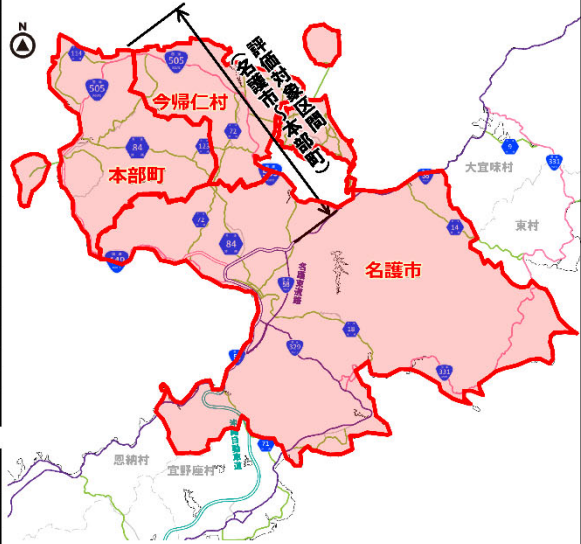
内閣府 沖縄総合事務局 北部国道事務所

■意見聴取(住民アンケート)の対象範囲

3. 意見聴取の対象・意見聴取概要

意見聴取方法	実施期間	対象者	対象数	概要
住民アンケート	5月30日 7月12日	沿線部 (名護市・本部町・今帰仁村)	41,000 世帯	全戸配布(41,000世帯は当初想定世帯数)
観光客・住民 アンケート	4月28日 5月3日	観光客 沿線部	300票	対面によるアンケート
WEBアンケート (モニター)	4月28日 7月12日	沖縄県全体 観光客	400票 400票	道路利用者(沖縄県内に在住) 過去3年以内に沖縄県を訪れた者
WEBアンケート (オープン)	4月28日 7月12日	沿線部、沖縄県全体 観光客	22か所	任意(ポスターよりQRコードでWEBアンケートへ誘導)
留め置き式 アンケート	5月14日 7月12日	沿線部、沖縄県全体 観光客	13か所	任意(ポスター設置の市町村役場、道の駅等に留め置き式のアンケートを設置)
ヒアリング調査 (計34団体)	4月28日 7月12日	関係自治体	5団体	沖縄県、本部町、今帰仁村、名護市 北部広域市町村圏事務組合
		商工会	3団体	本部町、今帰仁村、名護市
	観光関係団体	7団体	本部町、今帰仁村、名護市 観光協会 一般社団法人 沖縄美ら島財団、今帰仁城跡管理(教育委員会文化財係)、やんばる観光推進協議会、ジャパンエンターテインメント	
	消防本部	2団体	名護市消防本部、本部町今帰仁村消防組合消防本部	
	協会	2団体	県トラック協会、県バス協会	
	医療機関	2団体	北部地区医師会病院、沖縄県立北部病院	
	沿線事業者	9団体	沿線部の事業者	
4月28日 5月3日	産業 運搬業者	3団体	沿線部を利用する運搬業者	
	その他	1団体	名護大学	
オープンハウス	4月28日 5月3日	沿線部(名護市・本部町・今帰仁村、他地域の市町村)	2日間 5箇所	海洋博公園、道の駅野田、イオン名護店、今帰仁城跡、今帰仁の駅をそれぞれにてオープンハウスを開催(1日/箇所)

■ アンケート配布範囲
(沿線部)



4. 地域への意見聴取の周知方法

方法	対象地域	対象者	概要
広報誌	沿線部、那覇部	住民	自治体の広報誌(本部町、今帰仁村、名護市)
記者発表資料	沿線部	住民	自治体ホームページ、北部国道事務所ホームページ
記者発表・記者レク	沿線部、沖縄県	住民・県民	記者発表と合わせて、沖縄タイムス・琉球新報へ合同レクを実施
SNS	沿線部	住民	自治体SNS、沖縄県会事務用SNS
ポスター	沿線部、那覇部	住民・観光客	市町村役場、ファミリーマート、名護/スターマート、道の駅等

16

3-5. 意見聴取の実施内容

- 第1回意見聴取の方法と対象者、アンケートの回収率は以下のとおりである。

■第1回意見聴取の方法・対象者と回収率

調査種別	対象者	実施期間	対象地域・団体等	配布数	回収		備考
					回収件数	回収率	
アンケート	沿線住民アンケート[名護県道路延伸(本部方面)沿線の地域住民への意見聴取]						
	住民(沿線部) ※郵送回収	令和6年6月30日 ～7月12日	本部町、今帰仁村、名護市(全戸配布) [45,087世帯※]	45,087	5,786	12.79%	全戸配布に対して、複数の回答手法を用いていることから回収件数は合算して計算している。
	住民(沿線部) ※アンケート等	令和6年4月28日、 5月3日	本部町、今帰仁村、名護市在住のオープンハウス、対面アンケート回答者、回収箱[人]		137	0.30%	
	住民(沿線部) ※WEB回答	令和6年4月28日 ～7月12日	本部町、今帰仁村、名護市在住のWEBアンケート回答者[人]		1,060	2.35%	
	合計	—	—	45,087	6,983	15.44%	
県民及び観光客アンケート[沖縄県民及び観光客目で訪れた観光客への意見聴取]							
沖縄県民 ※アンケート等	令和6年4月28日、 5月3日	沿線部を除く沖縄県在住のオープンハウス、対面アンケート回答者、回収箱[人]	—	344	—		
沖縄県民 ※WEB回答	令和6年4月28日 ～7月12日	沿線部を除く沖縄県在住のWEBアンケート回答者[人]	—	544	—		
観光客 ※アンケート等	令和6年4月28日、 5月3日	観光客のオープンハウス、対面アンケート回答者、回収箱[人]	—	312	—		
観光客 ※WEB回答	令和6年4月28日 ～7月12日	観光客のWEBアンケート回答者[人]	—	421	—		
合計	—	—	—	1,621	—		
ヒアリング	関係自治体						
	関係自治体	令和6年4月28日 ～7月12日	沖縄県、本部町、今帰仁村、名護市、北部広域市町村圏事務組合			5	
	関係団体						
	商工会	令和6年4月28日 ～7月12日	本部町商工会、今帰仁村商工会、名護市商工会			3	
	観光関係団体	〃	本部町観光協会、今帰仁村観光協会、名護市観光協会、(一社)沖縄美ら島財団、今帰仁城跡管理、やんばる観光推進協議会、ジャパンエンターテインメント			7	
	消防署	〃	名護市消防本部、本部町今帰仁村消防組合消防本部			2	
	協会	〃	県トラック協会、県バス協会			2	
	医療機関	〃	北部地区医師会病院			1	
	合計	—	—	—		15	
	沿線企業						
	沿線事業者	令和6年4月28日 ～7月12日	御菓子御殿 名護店(DINO恐竜パークやんばる童謡の森)、ナゴバイナッパルパーク、スズキ自販沖縄スズキアリーナ名護、株式会社オカノ 北部営業所、ヤンバルンチャー 名護店、沖縄トランス(株)、株式会社アリス、読久地産、ホテルモントレリゾート			9	
	産業 運搬業者	〃	北部海運株式会社、OAS航空、やんばる運送			3	
	その他	〃	名護大学			1	
合計	—	—	—		13		
合計	—	—	—			33	

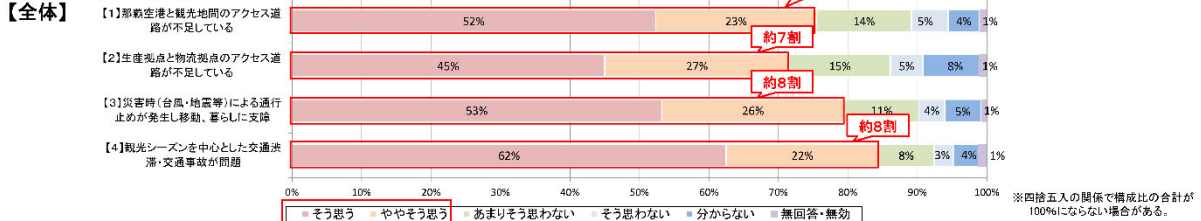
※2024.6時点日本郵政データによる

21

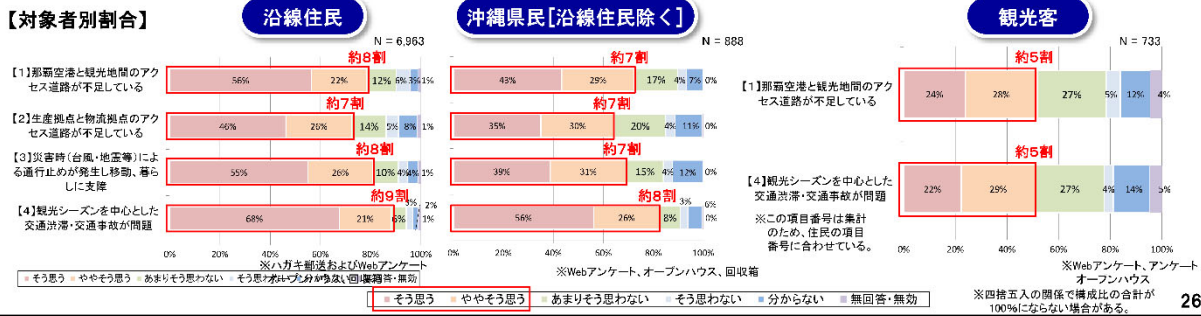
図 3.3-3(1) 地域の課題(地域の意見聴取結果)について

3-6. 意見聴取結果(課題:アンケート)

○問5「本部半島にある主な道路の課題」について回答を整理した。
 ○本部半島にある主な路線の課題について「そう思う」、「ややそう思う」と回答した方は、「観光シーズンを中心とした交通渋滞・交通事故」、「災害時による通行止めが発生し移動・暮らしに支障」、「那覇空港と観光地間のアクセス道路不足」が約8割と多く、「生産拠点と物流拠点のアクセス道路が不足」が約7割である。
 ○対象者別でみると、沿線住民と沖縄県民は「観光シーズンの渋滞・事故」が8割以上と高く、観光客は「那覇空港と観光地間のアクセス道路の不足」、「観光シーズンの渋滞・事故」ともに約5割となっている。
 Q: 本部半島にある主な道路には、以下の課題があると認識しています。以下の【1】～【4】の項目に対して5段階評価であてはまる番号を1つ選び、回答欄に○を付けてお答え下さい。



【対象者別割合】



3-6. 意見聴取結果(交通課題:沿線住民の自由意見)

○問5-2「想定課題以外で困っている点、改善してほしい点」について、自由回答方式にて回答をいただいた。
 ○自由意見は、渋滞・交通事故に関する意見、災害に関する意見、道路性状・維持管理に関する意見が多い。

(沿線住民)

分類	自由意見
提示した課題に関する意見	<ul style="list-style-type: none"> ●名簿から本部の観光地間の道路の遠回りが不便だと感じる。【今帰仁村/60代以上/自営業】 ●各観光エリアへ直結する道が必要だと思ってる。【名護市/60代以上/会社員】 ●オーバーツーリズム、レンタカーが多く、地元民の生活に支障がある。申し買ないが観光客の車を控えて欲しいと思う程になっている。【名護市/50代/自営業】 ●空港まで行くのに、必ず渋滞にはまり、そして駐車場もいっぱい交通アクセスが悪い。【名護市/50代/会社員】 ●一次産業(農業、畜産)生産者の物流がスムーズにないと思う。【名護市/60代以上/パート】 ●名護以北や東海岸、本部半島へのアクセスの悪さを改善することで物流の充実につながると思う。【名護市/40代/公務員】 ●農産物の物流コストが高くなるが、道路整備しても現状は変わらない。【今帰仁村/50代/自営業】 ●津波などの災害を考えると海岸沿いに存在しない新たな道路が必要。【名護市/60代以上/会社員】 ●災害時に備えて早急に各集落道路を作ってください。【本部町/40代/会社員】 ●災害時における交通が不便。【今帰仁村/60代以上/自営業】 ●土砂崩れで片道通行の状況が毎日復旧していない。【今帰仁村/40代/公務員】 ●観光でホテルとかも入るとTVでしていたので交通渋滞が問題なので道路を増やして欲しい。【名護市/50代/会社員】 ●観光客の不慣れた運転により、渋滞や事故が起る。【名護市/20代/会社員】 ●観光シーズンに限らず、交通渋滞が増えている。【本部町/50代/会社員】 ●観光シーズンは、特に交通渋滞により運動が心配である。【本部町/60代以上/会社員】 ●私の住んでいる名護市では深刻な渋滞はないと思います。今後、新たな観光地が増えた場合にはバイパス道路が必要になるかと思えます。【名護市/40代/会社員】 ●ジャングルが開墾されると、交通渋滞等考えられるので開墾に伴うアクセスの問題がある。生活道路の交通悪化が予想される。【今帰仁市/60代以上/自営業】 ●ジャングルができる事によって懸念される渋滞の緩和と対策。【名護市今帰仁市/50代/会社員】
提示した課題外意見	<ul style="list-style-type: none"> ●新たな道路を作ることは賛成ですが、既存の道路の整備(橋脚の不備、草刈り等)をお願いします。木が道路におおいかぶさって危ない。【本部町/60代/自営業】 ●道路の舗装状況が悪いポコポコ。【名護市/50代/会社員】 ●国道沿いの樹木の伐採、消えかけている横断歩道や車道のライン。【本部町/50代/会社員】 ●主要道路の信号機の設置(右折信号等)。【名護市/60代以上/会社員】 ●道路標識の文字が消えたままで、意味がないところあり。【名護市/20代/会社員】 ●これ以上の道路整備より自然環境保全が必要。【今帰仁村/60代以上/無職】 ●道路は必要だと思いますが、景観がくずれる。動植物の生息地が減るなど、沖縄の良さが失われるのではないかと心配しています。【名護市/30代/会社員】 ●改善は不必要、これ以上美しい山原の自然を破壊することに反対します。【名護市/60代以上/無職】 ●北部にもモトローラーがでけると良いと思います。【名護市/50代/会社員】 ●車以外の交通手段がない事に問題、鉄軌道とか【名護市/50代/会社員】 ●公共交通(バス)利用で移動しやすくしてほしい。沖縄市、宜野湾市、浦添市への乗り降りも不便です。【名護市/60代以上/無職】 ●県民、居住者に向けた対策(高齢者や交通弱者)、公共交通機関の充実(免許証返納しても移動出来る)が必要と感じる。【名護市/60代以上/会社員】 ●市内市外問わず元気な名護に、そして人々の交わり場にしてほしいです。【名護市/60代以上/無職】 ●無理して道幅を広げる必要はない【本部町/60代以上/自営業】



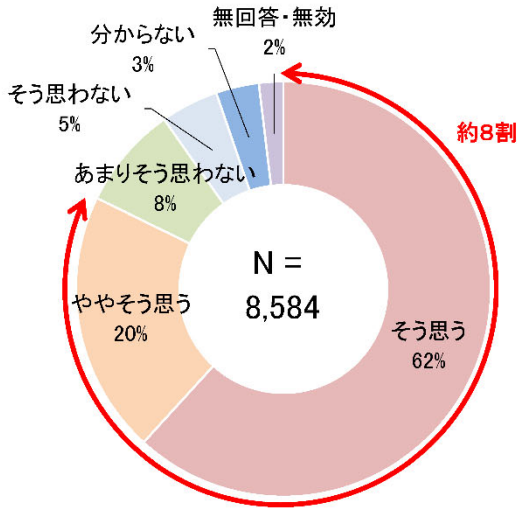
図 3.3-3(2) 地域の課題(地域の意見聴取結果)について

3-6. 意見聴取結果(道路整備の必要性:アンケート)

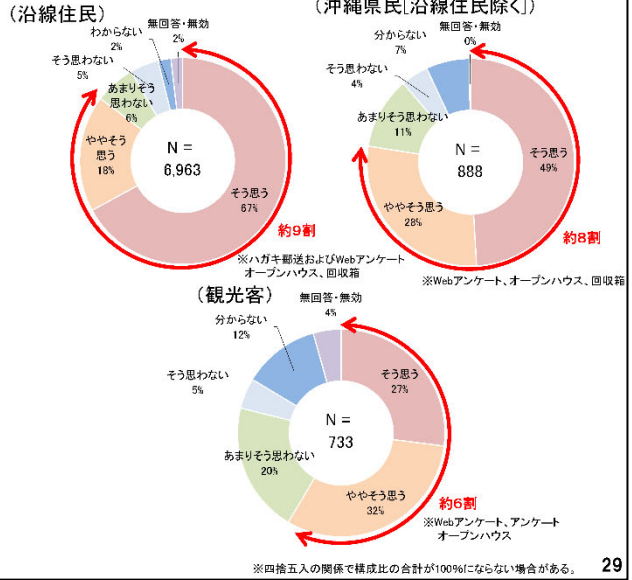
- 問6「道路整備の必要性」について回答を整理した。
- 当該地域の現状と課題を踏まえた道路整備の必要性について「そう思う」,[ややそう思う]と回答した方は約8割を占める。
- 対象者別にみると、道路整備の必要性に「そう思う」,[ややそう思う]と回答した方は沿線住民が約9割、沖縄県民が約8割、観光客では約6割である。

Q: 該当地域の現状と課題を踏まえ、道路整備は必要だと思いますか? あてはまる番号を1つ選び、回答欄に○を付けてお答え下さい。

【全体】



【対象者別割合】



※四捨五入の関係で構成比の合計が100%にならない場合がある。

3-6. 意見聴取結果(道路整備の必要性:沿線住民の自由意見)

○問7「その他のご意見・ご要望(道路整備、渋滞、景観、交通安全、観光など)」について、自由回答方式にて回答をいただいた。

○自由意見は、渋滞・交通事故に関する意見、新しいテーマパークに関する意見が多い。

(沿線住民)

分類	自由意見
提示した課題に関する意見	
観光に関する意見【137件】	●観光地から観光地へのアクセス道路、交通網が不足しているのでは?【今帰仁村/60代以上/無職】 ●観光に大いに役に立つと思う。【名護市/60代以上/無職】
物流に関する意見【32件】	●個人への影響は小さいですがせせかすの産業で得た「モノ」が物流路の不足で得るのは残念だと思います。【名護市/40代/自営業】 ●南部(那覇方面)からだけでなく、北部(本部・国頭方面)からの物流ルート確保を進めてほしい。【名護市/40代/会社員】
災害に関する意見【121件】	●台風時や土砂災害の時の心証。【名護市/60代/自営業】 ●本部町からの名護市への道路網が国道449号、県道84号しかなく、地震等の自然災害時に避難が困難になる。特に県道84号は道路が寸断される恐れがある。【本部町/60代以上/無職】
渋滞・交通事故に関する意見【944件】	●海洋博イベント開催時、観光シーズンなどの渋滞緩和希望。抜け道がない。わからない。【本部町/60代以上/無職】 ●高道道路を海洋博公園まで伸ばして欲しい(渋滞緩和のため)。【本部町/20代/自営業】 ●名護東道路を延伸して交通渋滞を解消して欲しい。【本部町/60代以上/自営業】 ●最近では観光シーズンに閑散なくレンタカーが多く交通渋滞もありませんが一番に交通事故が心配です。【本部町/60代以上/無職】 ●レンタカーが多くなって渋滞している。どうにかしてほしい。【今帰仁村/40代/会社員】 ●レンタカーが多すぎて交通マナーもないので不安。いつもはもっとある事がある。【本部町/40代/無回答】
提示した課題外意見	
新しいテーマパークに関する意見【472件】	●ジャングルリアができるかと渋滞が容易に想像できる。早めの整備を【本部町/40代/会社員】 ●ジャングルリアがオープンすると交通渋滞が予想される。インバウンドで外国人が運転する車との交通事故が予想される。【今帰仁村/50代/会社員】 ●ジャングルリアに入る道は右折、左折専用レーンを作らないと渋滞は必至【今帰仁村/30代/公務員】
道路性状・維持管理【484件】	●ガタガタした道を直して欲しい。また、悪道で修繕等が見えない。【今帰仁村/50代/会社員】 ●国道の車刈りをして欲しい。景観もよくなると思います。【名護市/60代以上/会社員】
道路付属物【195件】	●街灯、信号を増やしてほしい。特に名護~今帰仁向け【名護市/20代/会社員】 ●標識の老朽化?見えにくくも変化ない。標識の不整備【名護市/60代以上/会社員】
環境・景観懸念【404件】	●自然環境を考慮した道路整備をお願いしたい。【名護市/50代/会社員】 ●できるだけ自然環境保全の上道路建設すべき【名護市/60代以上/自営業】
公共交通機関【376件】	●沖縄鉄軌道を早期実現して欲しい。沖縄に観光に来て、レンタカーで事故にあうケースがある。とても可哀想に思う。【名護市/40代/会社員】 ●モレールなどの交通手段の検討があるといいです。【名護市/40代/会社員】 ●公共交通機関(バス等)の充実、利用促進!!【名護市/30代/自営業】 ●公共交通の充実には、行政が負担してでもやるべきではないでしょうか。【名護市/50代/会社員】
その他【240件】	●名護東道路の車線を増やしてほしい。又、東道路後の道も混むので、道路整備をしてほしい。【名護市/30代/会社員】 ●北部地区の発展を回りながら、地域住民の生活維持に向けて取り組んで欲しい。【本部町/30代/公務員】

注【 】内は、アンケートでの指摘件数



図 3.3-3(3) 地域の課題(地域の意見聴取結果)について

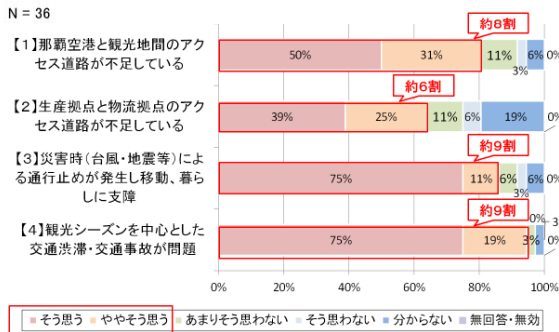
(参考)意見聴取結果【ヒアリング】

(関係団体ヒアリングの結果)

- 本部半島にある主な路線の課題で「そう思う」「ややそう思う」と回答した方は、「観光シーズンを中心とした交通渋滞・交通事故」が約9割と多く、他の課題はそれぞれ6～9割程度である。
- 当該地域の現状と課題を踏まえた道路整備の必要性について、「そう思う」「ややそう思う」と回答した方は約9割を占める。

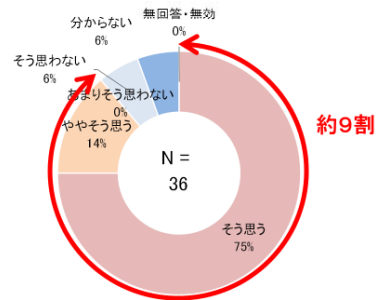
交通課題

Q: 本部半島にある主な道路には、以下の課題があると認識しています。以下の【1】～【4】の項目に対して5段階評価であてはまる番号を1つ選び、回答欄に○を付けてお答え下さい。



道路整備の必要性

Q: 該当地域の現状と課題を踏まえ、道路整備は必要だと思いますか？あてはまる番号を1つ選び、回答欄に○を付けてお答え下さい。



※複数回答を行った機関があるため、関係団体総数と異なる。
四捨五入の関係で構成比の合計が100%にならない場合がある。

33

(参考)意見聴取結果(交通課題:ヒアリングの自由意見)

○多くの事業者から災害に関する意見が上がった。次いで渋滞に関する意見が多くみられた。

(ヒアリング)

分類	自由意見
観光に関する意見	<ul style="list-style-type: none"> ◆【沖縄県 北部土木事務所】今帰仁城跡までのアクセス時間の短縮、改善 ◆【今帰仁村観光協会】観光道路と生活道路を分ける工夫が必要。 ◆【北部観光バス】バスの状況 交通渋滞、海洋博、バスの遅延が30分～60分発生している。
物流に関する意見	<ul style="list-style-type: none"> ◆【名護市商工会】既存道路の整備をする事も、物流の時間を短縮、コストの削減につながるのでは？ 休日などは市内など全体的に混んでいるイメージがある。 ◆【今帰仁村商工会】伊平屋・伊是名含めて運天港までのアクセス環境を整えて欲しい。物流や観光にも影響がある。
災害に関する意見	<ul style="list-style-type: none"> ◆【名護市】R505号が災害で通行不可になることがあるため、解消に向けて取り組みが必要。 ◆【本部町】過去に並里(県道84号線)が土砂崩れで通れなくなり、町道を使うことに。特に国道505号、国道449号は通行止めが多い。 ◆【本部町観光協会】津波警報が出た際の避難道路が少ない。整備されていない。道路が閉ざされた時の迂回路がない。 ◆【北部観光バス】バスの状況 昨年の台風時に国道449号が通行止めとなったときは、Uターンが出来ず、迂回路もない状況。 ◆【(一社)沖縄美ら島財団】冠水、津波の危険がある海岸沿いのみの道路では不便なため、ルートの多様化が必要。 ◆【(株)本部リース】災害対策(冠水や水たまりなど)をしっかりしてほしい。
渋滞・交通事故に関する意見	<ul style="list-style-type: none"> ◆【北部広域市町村圏事務組合】観光シーズンの道路渋滞の改善。 ◆【本部町今帰仁村消防組合消防本部】花火大会等イベント時の主要道路の渋滞。 ◆【北部地区医師会病院】イベント等があった際の交通渋滞に困っている。 ◆【名桜大学】花火大会の各道路の渋滞。

34

図 3.3-3(4) 地域の課題(地域の意見聴取結果)について

(参考)意見聴取結果(道路整備の必要性:ヒアリングの自由意見)

○高規格道路の要望、景観への配慮要望、IC設置希望・信号計画等の意見がみられた。

(ヒアリング)

分類	自由意見
公的団体	<ul style="list-style-type: none"> ◆【名護市】本土のように迂回路を設ける。湾岸だけではなく、島の中央を通る路線が必要と思われる。 ◆【本部町】街路樹をどうにかしてほしい→道路にとびだしている。 ◆【今帰仁村】ジャングリアによる交通渋滞。運天港からの物流の強化。救急医療、安全安心の確保。災害時における道路ネットワーク機能の強化。 ◆【沖縄県】病院までの動線確保。沖縄自動車道 許田～金武間、渋滞時の逃げ道が無い、スマートICの導入。 ◆【北部広域市町村圏事務組合】アクセスの為に道路の新設は必要。名護市内の連絡路の拡充。 ◆【名護市消防本部】既存名護東道路を片側2車線化し、トンネル形状は眼鏡トンネルに。
観光	<ul style="list-style-type: none"> ◆【ジャパンエンターテイメント】車の量、道路の状態が追い付いていない。車の流れ、交通量、道路の大きさなど、既存の道路、新しい道路も並行して考えてほしい。 ◆【本部町観光協会】既存の道の整備が必要。歩道の草刈り等。ジャングリアは周辺のインフラの整備、交通状況に不安がある。 ◆【今帰仁村観光協会】北部に空港を整備出来ないか？ジャングリアに関して、名護東道路を延伸してジャングリア周辺に直結し、そこから分散させる道路整備を検討してはどうだろうか。 ◆【一般社団法人 沖縄美ら島財団】・ルートの多様化。・渋滞の解消。・沖縄自動車道の延伸。・名護市内渋滞の解消。・路線バスの増便。
卸売・小売	<ul style="list-style-type: none"> ◆【名護市・小売業】テーマパーク、生活に支障、渋滞。生活道路に支障が出ないか不安である。渋滞の懸念あり。 ◆【名護市・小売業】滑り止め設置は劣化が早い。白線の引き直し。横断歩道、歩行者信号の増設(企業での誘導など企業努力で実施している)。
物流	<ul style="list-style-type: none"> ◆【今帰仁村・運輸業】新たな道路整備は、既存道路も含めて整備を徹底すれば交通安全、渋滞の改善など期待できる。 ◆【名護市・運輸業】まずは既存の道路整備改良、幅員の拡大など、有効利用しつつ新設の道路を考えて欲しい。

35

図 3.3-3(5) 地域の課題(地域の意見聴取結果)について

4-1. 対応方針(ルート帯案)の考え方

○政策目標を達成するための機能を有する道路整備の対応方針(ルート帯案)について複数のルート案を設定。

政策目標

- ①観光地アクセス・周遊性の向上
- ②物流の効率化
- ③災害時も通行できる道路の確保
- ④道路交通環境(渋滞・事故)の改善

ルート帯案の
ポイント

・「交通結節点、観光資源、産業拠点、物流拠点間を広域的にアクセスする道路ネットワーク」を形成できるか
 ・「災害発生時のリダンダンシー代替性」を確保できるか
 ・観光シーズンを中心とした「交通渋滞の緩和、安全性の確保」に貢献できるか

【その他】

- ・沿道からの利便性は確保されているか
- ・自然環境への影響は少ないか
- ・事業費が大きすぎないか
- ・工事中の交通規制の影響は少ないか
- ・沿道家屋への影響は少ないか

自動車専用道路構造

現道改良(4車線)

【A案】
全線バイパスルート

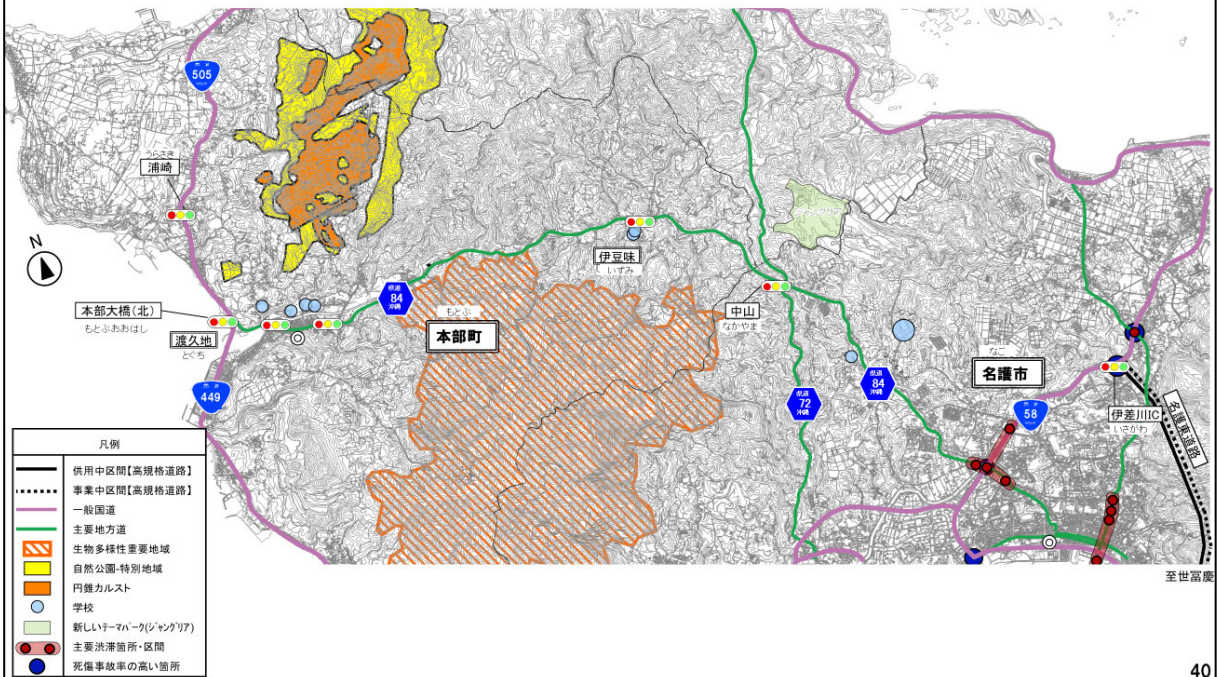
【B案】
バイパス+現道改良ルート

39

4-2. コントロールポイントの考え方

○土地利用、歴史文化、自然条件などのコントロールポイントを極力回避することに配慮する。

■コントロールポイントの位置図

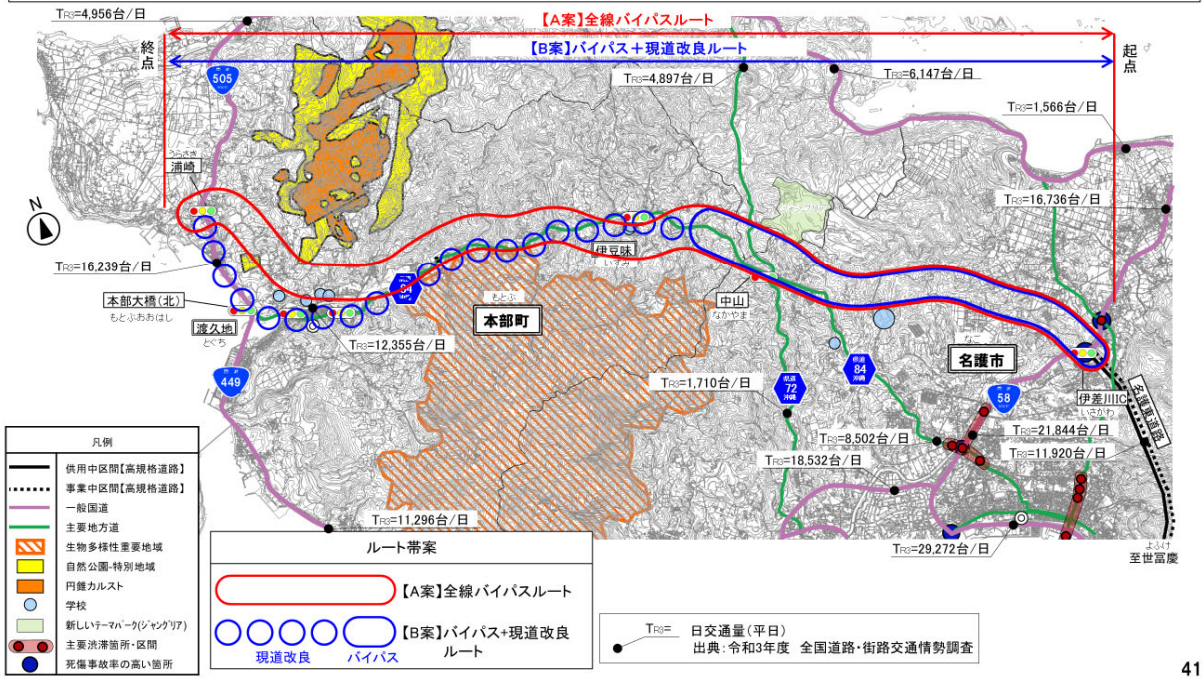


40

図 3.3-4 (1) 対応方針(ルート帯案)の設定について

4-3. ルート帯案の検討

- A案 全線バイパスルート :名護市伊差川～本部町浦崎(国道449号接続)までバイパス構造
- B案 バイパス+現道改良ルート:名護市伊差川～本部町伊豆味はバイパス構造、本部町伊豆味～本部町浦崎は現道改良構造(県道84号線を2車線から4車線に拡幅、国道449号に接続後は現道である国道449号(4車線)を活用)



4-3. ルート帯案の検討(A案:全線バイパスルート)

○全線をバイパスで整備し、地域・現道課題の解消を図る。

■整備概要

延長	約14km	設計速度	V=80km/h
構造	土工、トンネル、橋梁	コスト	約700～800億円

■断面図(イメージ)



■ポイント

- 内容**
- 自動車専用道路のため**速達性が向上**
 - バイパス整備により、災害・事故による通行止め時に**代替機能を確保**
 - バイパス整備により主要渋滞箇所、死傷事故率が高い箇所を全て回避し、**渋滞・事故リスクが大幅に低減**
 - 出入箇所が**起終点及びインターチェンジに限られる**
 - 現道の工事は接続部のみであるため、施工時の**現道交通への影響は小さい**

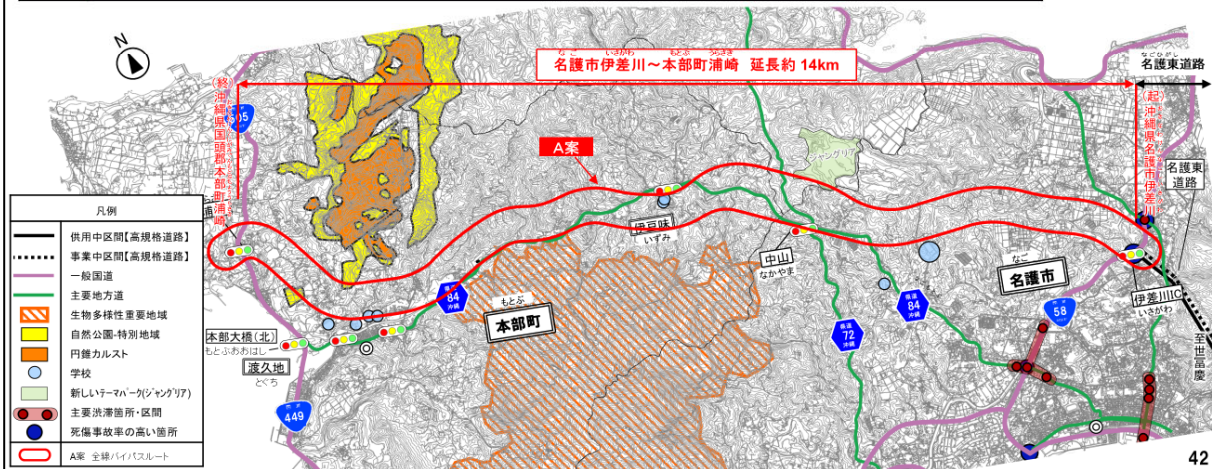
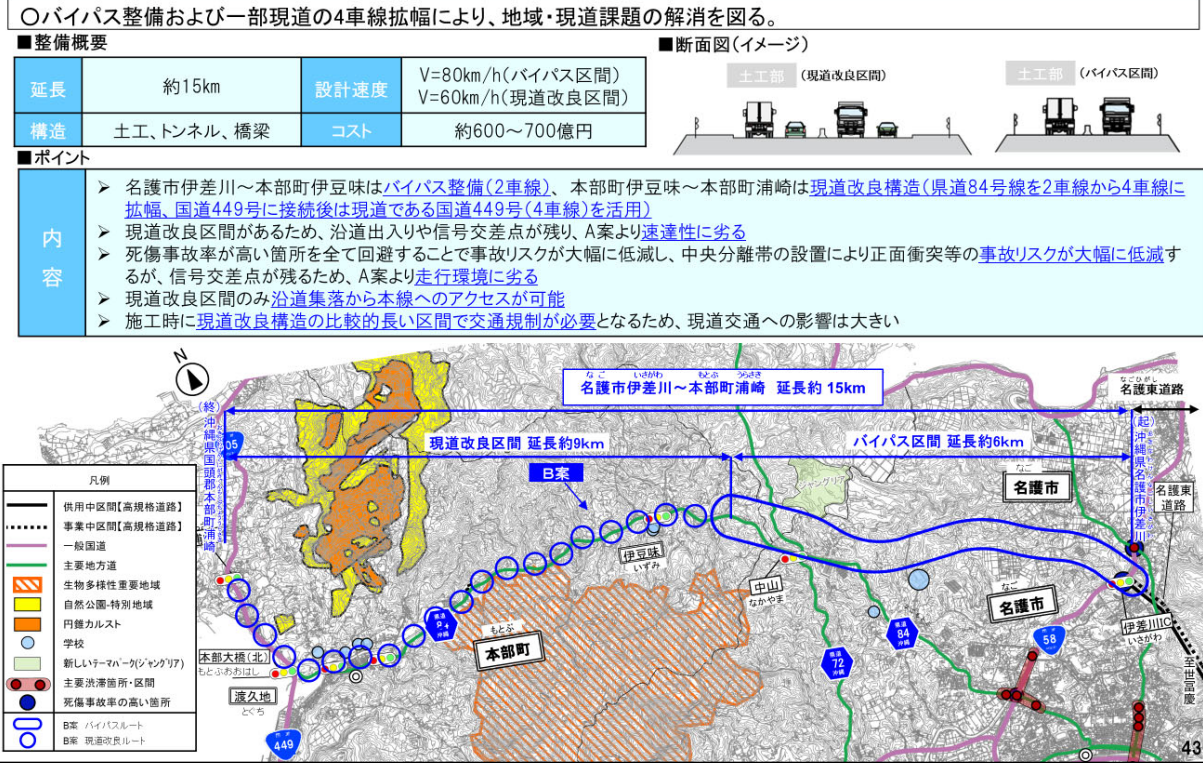


図 3.3-4(2) 対応方針(ルート帯案)の設定について

4-3. ルート帯案の検討(B案:バイパス+現道改良ルート)



4-4. ルート帯案の概要

評価項目	評価指標	【A案】全線バイパスルート		【B案】バイパス+現道改良ルート	
		延長: 約14km (バイパス区間: 10割)		延長: 約15km (バイパス区間: 4割、現道改良区間: 5割、現道活用区間: 1割)	
政策目標	観光地アクセス・周遊性の向上	主要観光地へのアクセス性向上	許田IC⇄海洋博記念公園 自動車専用道路の整備に伴い、所要時間が大幅に短縮(現況に比べ約16.6分短縮) 現況: 43.1分、整備後: 26.5分	許田IC⇄海洋博記念公園	現道改良部は車線数が増加するものの、所要時間短縮の効果はA案より低い(現況に比べ約11.9分短縮) 現況: 43.1分、整備後: 31.2分
	北部地域の観光周遊の実現	海洋博公園⇄新しいテーマパーク(ジャングリア)⇄古宇利島	自動車専用道路の整備に伴い、所要時間が短縮(現況に比べ約7.9分短縮) 現況: 45.3分、整備後: 37.4分	海洋博公園⇄新しいテーマパーク(ジャングリア)⇄古宇利島	現道改良部は車線数が増加するものの、所要時間短縮の効果はA案より低い(現況に比べ約2.9分短縮) 現況: 45.3分、整備後: 42.4分
政策目標	物流の効率化	集荷場から高速道路までのアクセス性の向上	許田IC⇄JAおきなわ本部支店 自動車専用道路の整備に伴い、所要時間が大幅に短縮(現況に比べ約12.5分短縮) 現況: 36.2分、整備後: 23.7分	許田IC⇄JAおきなわ本部支店	現道改良部は車線数が増加するものの、所要時間短縮の効果はA案より低い(現況に比べ約10.9分短縮) 現況: 36.2分、整備後: 25.3分
	災害時も通行できる道路の確保	災害時の代替路機能	JAおきなわ北部営業振興センター⇄本部港 自動車専用道路の整備に伴い、所要時間が短縮(現況に比べ約9.9分短縮) 現況: 32.9分、整備後: 20.4分	JAおきなわ北部営業振興センター⇄本部港	現道改良部は車線数が増加するものの、所要時間短縮の効果はA案より低い(現況に比べ約10.9分短縮) 現況: 32.9分、整備後: 22.0分
道路整備に起因する影響	道路交通環境(渋滞・事故)の改善	観光シーズンを中心とした渋滞緩和、安全性の確保	主要渋滞箇所・死傷事故率の高い箇所の回避	主要渋滞箇所・死傷事故率の高い箇所の回避	レンタカーも含め白銀橋(東)交差点や名護市街地の主要渋滞箇所や死傷事故率の高い箇所を回避できる。
	利便性	沿道へのアクセス	並行する県道84号線や国道449号等から名護東道路延伸(本部方面)に交通量が転換し、並行する道路の混雑が緩和する。	交通量の変化	バイパス区間では、並行する県道84号線や国道449号から名護東道路延伸(本部方面)に交通量が転換し、並行する道路の混雑が緩和する。ただし、現道拡幅区間、現道活用区間は交通が集中する。
道路整備に起因する影響	自然環境	重要な動物の生息地、重要な植物の生育地、生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境への影響	自動車専用道路のため、ICからのアクセスのみとなる。	既存集落に近く利便性がよい。	現道改良部・現道活用区間では、自然環境の改変はA案に比べて少ない
	工事の影響	現道交通及び周辺への影響	現道での施工は接続部のみであり、影響は少ない	施工時に比較的最長い区間で交通規制が必要となるため、現道交通への影響は大きい	
道路整備に起因する影響	沿道への影響	既存集落への影響	全線バイパス整備により、現道沿いの集落を回避するため、B案に比べて影響は少ない	全線バイパス整備により、現道沿いの集落を回避するため、B案に比べて影響は少ない	現道改良区間は、現道を拡幅するため、集落への影響はA案に比べて大きい
	事業費		700~800億円		600~700億円

※A案・B案の両案とも沖縄県環境影響評価条例に基づき環境影響評価を実施し、沖縄県自然環境再生指針も踏まえるなど環境に配慮しながら事業を進める。

図 3.3-4 (3) 対応方針(ルート帯案)の設定について

表 3.3-2 沖縄地方小委員会（第2回）における議事概要

- 説明内容
 - ・ 北部国道事務所より、第1回意見聴取結果、政策目標、対応方針（案）の設定、第2回意見聴取方法、今後の計画段階評価手続きの進め方等について説明。
- 各委員からの意見
 - ・ 政策目標の設定、複数案の設定、評価項目の設定、複数案の比較評価、意見聴取の内容・方法については、妥当と判断する。
 - ・ 今後の意見聴取に添付する資料（概要等）について、自然環境や景観への配慮、レンタカーの交通事故、渋滞箇所、現況の交通量などがわかりやすくなるように表現に工夫して頂くことを検討して頂きたい。
 - ・ 観光客が当該地域のどの観光地に立ち寄っているのか分かれば、最適なルートの検討に役に立つのではないかと。
 - ・ 第1回の意見聴取結果では、世代別の回答数にばらつきがあるので、改善できるよう検討して頂きたい。
- 結論
 - ・ 名護東道路延伸（本部方面）の計画段階評価について、第2回意見聴取を進めることと了承された。

(3) 対応方針（案）のまとめ

計画段階評価において、図 3.3-5 に示す重視すべき事項等を踏まえ、図 3.3-6 に示すとおり対応方針（案）をまとめました。

第 2 回意見聴取結果、対応方針（案）の設定、対応方針（案）のまとめ等について説明した地方小委員会（第 3 回）の議事概要は、表 3.3-1 に示すとおりであり、名護東道路延伸（本部方面）の対応方針（案）【全線バイパスルート案】について妥当との結論になりました。

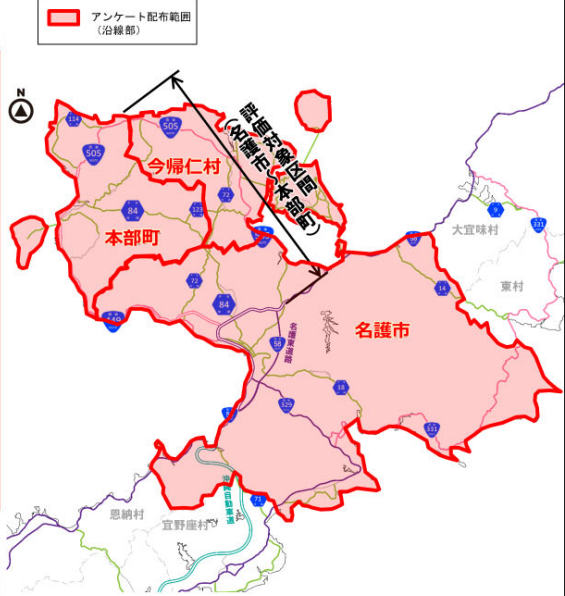
3-1. 意見聴取の実施内容

○意見聴取は、アンケート調査及びヒアリング調査、オープンハウス調査を以下のとおり実施。

1. 意見聴取期間 約2ヶ月間（令和6年10月11日～12月27日）
 2. 実施主体 内閣府 沖縄総合事務局 北部国道事務所
 3. 意見聴取の対象
 ・意見聴取概要

■意見聴取（住民アンケート）の対象範囲

意見聴取方法	対象者	概要	対象数	意見聴取回	
				第1回	第2回
住民アンケート	沿線部 (名護市・本部町・今帰仁村)	全戸配布	44,913 世帯	○	○
観光客・住民アンケート	観光客 沿線部	対面によるアンケート	300票	○	○
WEBアンケート (モニター)	沖縄県全体	道路利用者(沖縄県内に在住)	400票	○	○
	観光客	過去3年以内に沖縄県を訪れた者	400票	○	○
WEBアンケート (オープン)	沿線部、沖縄県全体	任意(ポスターよりQRコードでWEBアンケートへ誘導)	22か所	○	○
留め置き式 アンケート	沿線部、沖縄県全体	任意(ポスター設置の市町村役場、道の駅等に留め置き式のアンケートを設置)	13か所	○	○
ヒアリング 調査 (計34団体)	関係自治体	沖縄県、本部町、今帰仁村、名護市 北部広域市町村圏事務組合	5団体	○	○
	商工会	本部町、今帰仁村、名護市	3団体	○	○
	観光関係団体	本部町、今帰仁村、名護市 観光協会 一般社団法人沖縄美ら島財団、今帰仁城跡管理(教育委員会文化財係)、やんばる観光推進協議会、ジャパンエンターテイメント	7団体	○	○
	消防本部	名護市消防本部、本部町今帰仁村消防組合消防本部	2団体	○	○
	協会	県トラック協会、県バス協会	2団体	○	○
	医療機関	北部地区医師会病院、沖縄県立北部病院	2団体	○	○
	沿道事業者	沿線部の事業者	9団体	○	○
	産業 運搬業者	沿線部を利用する運送業者	3団体	○	○
	その他	名桜大学	1団体	○	○
	オープン ハウス	沿線部(名護市・本部町・今帰仁村、他地域の市町村)	海洋博公園、道の駅許田、イオン名護店、今帰仁城跡、今帰仁の駅それぞれにてオープンハウスを設置(1日/箇所)	2日間 5箇所	○



4. 地域への意見聴取の周知方法

方法	対象地域	対象者	概要
広報誌	沿線部、周辺部	住民	自治体の広報誌(本部町、今帰仁村、名護市)
記者発表資料	沿線部	住民	自治体ホームページ、北部国道事務所ホームページ
記者発表・記者レク	沿線部、沖縄県	住民・県民	記者発表と合わせて、沖縄タイムス・琉球新報へ合同レクを実施
SNS	沿線部	住民	自治体SNS、沖縄総合事務局SNS
ポスター	沿線部、周辺部	市町村役場、ファミリーマート、名護(スターマール)、道の駅等	

10

3-6. 意見聴取の実施内容

○第2回意見聴取の方法と対象者、アンケートの回収率は以下のとおりである。

■第2回意見聴取の方法・対象者と回収率

調査種別	対象者	実施期間	対象地域・団体等	配布数	回収		有効回答		備考				
					回収件数	回収率	回収件数	回収率					
アンケート	沿線住民アンケート【名護東道路延伸(本部方面)沿線の地域住民への意見聴取】			44,913	4,371	9.73%	4,235	9.43%	全戸配布に対して、複数の回答手法を用いていることから回収件数は合算して計算している。				
	住民(沿線部)	令和6年11月11日～12月27日	本部町、今帰仁村、名護市(全戸配布) [44,913世帯※]							3,287	7.32%	3,152	7.02%
	※アンケート回収	令和6年11月3日、12月27日	本部町、今帰仁村、名護市在住のオープンハウス、対面アンケート回答者、回収箱[人]							135	0.30%	134	0.30%
	住民(沿線部)	令和6年10月11日	本部町、今帰仁村、名護市在住のWEBアンケート回答者[人]							949	2.11%	949	2.11%
	※WEB回答	令和6年10月11日～12月27日	本部町、今帰仁村、名護市在住のWEBアンケート回答者[人]							949	2.11%	949	2.11%
	合計	—	—	44,913	4,371	9.73%	4,235	9.43%					
アンケート	県民及び観光客アンケート【沖縄県民及び観光客向けに訪れた観光客への意見聴取】			—	—	—	—	—					
	沖縄県民	令和6年11月3日、12月27日	沿線部を除く沖縄県在住のオープンハウス、対面アンケート回答者、回収箱[人]							181	—	—	—
	※アンケート等	令和6年10月11日、12月27日	沿線部を除く沖縄県在住のWEBアンケート回答者[人]							443	—	—	—
	観光客	令和6年11月3日、12月27日	観光客のオープンハウス、対面アンケート回答者、回収箱[人]							260	—	—	—
	※アンケート等	令和6年10月11日、12月27日	観光客のWEBアンケート回答者[人]							406	—	—	—
	合計	—	—	—	1,290	—	—	—					
ヒアリング	関係自治体			—	—	—	—	—					
	関係自治体	令和6年11月1日～12月27日	沖縄県、本部町、今帰仁村、名護市、北部広域市町村圏事務組合							5			
	関係団体												
	商工会	令和6年11月1日～12月27日	本部町商工会、今帰仁村商工会、名護市商工会							3			
	観光関係団体	—	本部町観光協会、今帰仁村観光協会、名護市観光協会、(一社)沖縄美ら島財団、今帰仁城跡管理、やんばる観光推進協議会、ジャパンエンターテイメント							7			
	消防署	—	名護市消防本部、本部町今帰仁村消防組合消防本部							2			
	協会	—	県トラック協会、県バス協会							2			
	医療機関	—	—							0			
	合計	—	—							14			
	沿線企業												
	沿道事業者	令和6年11月1日～12月27日	御菓子御殿 名護店(DINO恐竜PARKやんばる垂熱帯の森)、ナゴバインナップパーク、スズキモ販 沖縄 スズキアリーナ名護、株式会社オカノ 北部営業所、ヤンバルンチャー 名護店、沖縄トナース(株)、(株)本部リース、遠久地産、ホテルモトリゾート							8			
	産業 運搬業者	—	北部港運株式会社							1			
	その他	—	名桜大学							1			
	合計	—	—							10			
合計	—	—	29										

(※) 有効回答は、問6-1に回答した回答者(それ以外は無効回答とした)

※2024.10時点日本郵政データによる

16

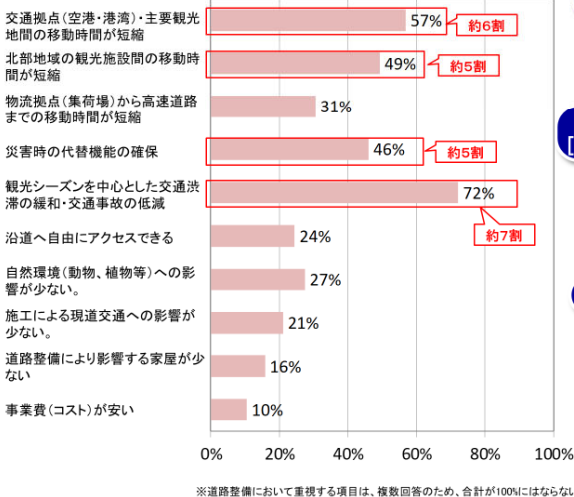
図 3.3-5(1) 重視すべき事項(計画段階評価の意見聴取結果)について

3-7. 意見聴取結果(道路整備において重視する項目)

○問6-1「今回、本部半島に道路整備を検討する上で、重視する項目(複数回答可)」について回答を整理した。
 ○道路整備において重視する項目の「観光シーズンを中心とした交通渋滞の緩和・交通事故の低減」が約7割と最も多く、次いで「交通拠点(空港・港湾)・主要観光地間の移動時間が短縮」、「北部地域の観光施設間の移動時間が短縮」の順に意見が多い。
 ○沿線住民の回答では、3番目に「災害時の代替機能の確保」の意見が多い。
 ○沖縄県民(沿線住民除く)は全体と同様の傾向となっている。

【全体】

N = 5,441



【対象者別割当】

沿線住民

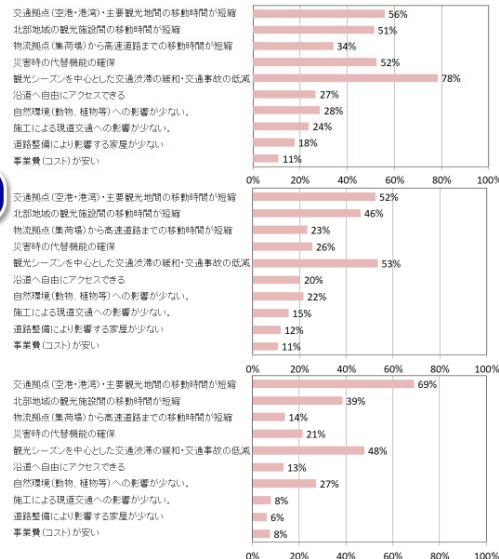
N = 4,235

沖縄県民 【沿線住民除く】

N = 614

観光客

N = 592



3-7. 意見聴取結果(問6-1以外で道路整備において重視する項目)

○問6-2「問6-1で示した項目以外で、重視する項目」について、自由回答方式にて回答をいただいた。
 ○自由意見は、交通渋滞・交通事故に関する意見、環境・景観に関する意見、災害に関する意見、観光に関する意見が多い。

(沿線住民)

分類	自由意見
交通渋滞・交通事故に関する意見【171件】	●観光シーズン以外に通勤時の渋滞が減ってくると良い。【名護市/20代/会社員】 ●雨の土まみりに渋滞にあいたくない。【名護市/50代/無回答】 ●観光客とも言われており道路の移動の渋滞・交通事故が多すぎ。イベントの為。【今帰仁村/60代以上/会社員】
観光に関する意見【59件】	●沖縄中南部と本部半島の主要地帯は観光地と兼に繋がる沖縄の大動脈道が実現するだろう。沖縄県全域活気づくだろう。【本部町/60代以上/その他】 ●北部から空港までの時間短縮ができるので観光客も地元の人も助かる。【本部町/40代/自営業】 ●オーバーツーリズムによる観光客と地元民のトラブル増加や安易な救急病院への受診の増加に伴う救急病院への負担増、宿泊施設の乱立、ゴミ問題等。【今帰仁村/30代/公務員】
災害に関する意見【60件】	●災害時の代替機能を確保し、速やかな避難に繋げる。【名護市/60代以上/無職】 ●災害時の確保。今も羽地に向かう海沿いの道が台風の時まま。【本部町/40代/会社員】 ●災害時の代替機能の確保、北部の水害が直近で起きていることもあり早急の対応が必要。【名護市/60代以上/無職】
物流に関する意見【5件】	●新ルートに沿って横断方向にアクセスできれば物流拠点の移動が取りやすい。【今帰仁村/60代以上/会社員】
環境・景観に関する意見【64件】	●観光より大事なことは沖縄の自然だと思えます。自然を生かすも多少不便でも楽しめる自然や観光を希望します。【名護市/50代/公務員】 ●本部の豊かな自然をこわすな。【名護市/50代/自営業】 ●北部が南部の様な都市になってしまったらかわれる。北部が北部である今の一番大切にすべきもの、自然。【本部町/50代/その他】
アクセス性に関する意見【5件】	●バイパス化するのであれば、各字地区への出入口を取付け頂ければ、地域の利便性も確保しつつ、点在している観光地等(小さなお店や農勝地)へのアクセスも確保できるので住民の皆様からのご理解を得やすいのでは、と思えます。【本部町/50代/会社員】
施工影響に関する意見【14件】	●毎日の学校への送り迎え等の時間が長くなると生活に大きな影響がある。住人の大切な毎日の生活をなるべく重視してほしい。【名護市/50代/その他】 ●B案バイパス・環道改良ルートだと普段利用している道路が工事等により、益々渋滞がひどくなる様な気がする。【名護市/60代以上/その他】
支障家屋に関する意見【1件】	●道路改良により近隣住民の方々の立ち退きなど発生しないか気になります。【本部町/50代/会社員】
事業費に関する意見【4件】	●税金を公共事業に使う費用対効果。【本部町/40代/会社員】
新しいテーマパークに関する意見【48件】	●ジャングリアのせいで近くの市町村の住民が渋滞に巻き込まれるのだけは回避してほしい。【名護市/20代/会社員】 ●嵐山のテーマパークオープン後の周辺の交通混雑が発生しない様に20~30年後を見据えて計画して貰いたい。【名護市/60代以上/無職】 ●テーマパーク(ジャングリア)のアクセスを良くしてほしい。【名護市/40代/会社員】
道路性状・維持管理に関する意見【24件】	●道路が草ぼうぼうである。樹木の管理もしっかり、駐車場に止めにくい。特に那覇空港。【名護市/60代以上/無職】 ●老朽化した道路及び路線の定期メンテナンスの徹底(舗装面の陥没、劣化など)。【本部町/50代/会社員】
公共交通機関に関する意見【53件】	●道路以外の公共交通機関(電車・モーター等)の敷設、高速バス・深夜バス拡充。路線バスなど丸の運行本数増加。【名護市/40代/公務員】 ●本部北部に空港を作るのが一番良いと思う。交通の流れを逆に(北から南)にすれば道路もあまり必要ではなくなるかも。【名護市/50代/会社員】
その他【329件】	●生活道路と切り離して地域の居住者への影響を少なくしてほしい。【今帰仁村/50代/会社員】 ●完成までのスピードを速くしてほしい。【名護市/60代以上/会社員】 ●名護東道路の片側の2車線化し、高速道路へ直結してほしい。58号線へ結ぶ意味が分からない。【本部町/60代以上/会社員】 ●名護東道路から高速の許田インターまで道路をつなげてほしい。道の駅手前でも下の道にのりないといけないから毎日渋滞してて嫌になる。【名護市/50代/その他】



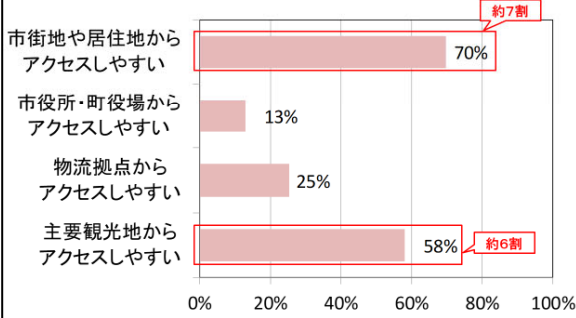
図 3.3-5(2) 重視すべき事項(計画段階評価の意見聴取結果)について

3-7. 意見聴取結果(インターチェンジ設置を検討する際に配慮すべき事項)

- 問7-1「インターチェンジの設置を検討する際に配慮すべき事項」について回答を整理した。
- インターチェンジの設置を検討する際に配慮すべき事項の「市街地や居住地からアクセスしやすい」が約7割と最も多く、次いで「主要観光地からアクセスしやすい」が約6割と意見が多い。
- 沿線住民を除く沖縄県民の回答は、全体と同様の傾向。
- 観光客の回答は、「主要観光地からアクセスしやすい」の意見が最も多い。

【全体】

N = 5,332

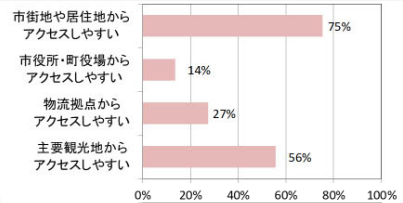


※インターチェンジ設置を検討する際に配慮すべき事項は、複数回答のため、合計が100%にはならない。

【対象者別割合】

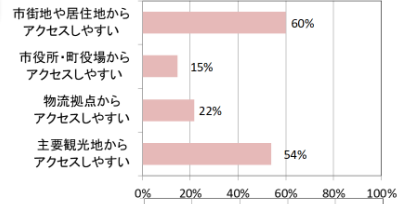
沿線住民

N = 4,113



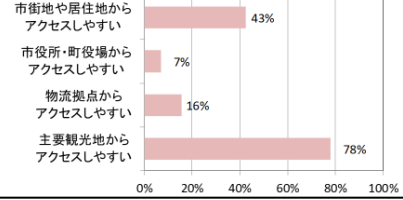
沖縄県民 【沿線住民除く】

N = 608



観光客

N = 611



27

3-7. 意見聴取結果(問7-1以外でインターチェンジ設置を検討する際に配慮すべき事項)

- 問7-2「問7-1で示した項目以外で、インターチェンジ設置を検討する際に配慮すべき事項」について、自由回答方式にて回答をいただいた。
- 自由意見は、主要観光地からのアクセスに関する意見が多い。

(沿線住民)

分類	自由意見
市街地・居住地からのアクセスに関する意見【55件】	●住環境や生活道路への悪影響が予想される場合は極力配慮すべき。【名護市/60代以上/会社員】 ●ただ観光地からのアクセスだけにすると市街地に立ち寄りなくなる。そうすると市街地が潤わない、なので市街地からのアクセスも必要。【名護市/50代/公務員】
主要観光地からのアクセスに関する意見【59件】	●観光地・物流拠点の利便性を優先してほしい。【名護市/60代以上/会社員】 ●観光道路と生活道路をわけ、住民が観光客の暴走車の事故に巻き込まれないようにする。【名護市/40代/公務員】
物流拠点からのアクセスに関する意見【9件】	●道路を整備することによって物流機能強化すること。【名護市/60代以上/会社員】
市町村役場からのアクセスに関する意見【1件】	●本部町役場と伊豆味。【本部町/50代/公務員】
その他【622件】	●新しく出来る基幹病院のアクセスも考えてほしい。【本部町/60代以上/会社員】 ●現道路とのアクセスしやすさ(災害時に避難する時のアクセス)。【名護市/60代以上/会社員】 ●パターミナルやパークアンドライド機能。【今帰仁村/60代以上/会社員】

(沖縄県民【沿線住民除く】)

分類	自由意見
市街地・居住地からのアクセスに関する意見【3件】	●地元住民の人の生活面に支障がきたさない事です。【北谷町/60代以上/その他】
主要観光地からのアクセスに関する意見【7件】	●観光で来ている目的のため簡単にアクセス出来るようにしたいから。【那覇市/40代/会社員】
物流拠点からのアクセスに関する意見【2件】	●物流コストを低減させる必要がある。【南城市/60代以上/会社員】
市町村役場からのアクセスに関する意見【0件】	-
その他【244件】	●消防署など緊急車両のアクセスのし易さ、津波警報時の避難場所としての機能、アクセスの検討も必要。【那覇市/50代/会社員】 ●安全性を優先すべきと思う。住宅地や商業地などが集積する場所は避けるべき。【那覇市/60代以上/会社員】 ●1階施設設置教育施設【金沢町/60代以上/無回答】

(観光客)

分類	自由意見
市街地・居住地からのアクセスに関する意見【6件】	●観光客が多くなりそうなので、渋滞により住民に迷惑の掛からないようにしてほしい。【大坂府/50代/会社員】
主要観光地からのアクセスに関する意見【2件】	●観光客が利用する道と住民が利用する道を分けると良いと思う。【山口県/50代/その他】
物流拠点からのアクセスに関する意見【1件】	●港湾との連携。【神奈川県/60代以上/その他】
市町村役場からのアクセスに関する意見【0件】	-
その他【238件】	●中心部に行く必要と避ける必要に対応(バイパスなど)を用意する。【東京都/50代/自営業】 ●インターチェンジ周辺の道路が渋滞しない構造。【兵庫県/40代/公務員】

28

図 3.3-5(3) 重視すべき事項(計画段階評価の意見聴取結果)について

(参考)意見聴取結果【ヒアリング】

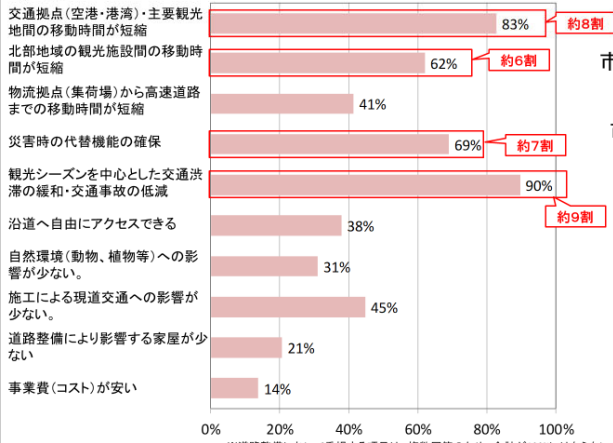
(関係団体ヒアリングの結果)

- 道路整備において重視する項目の「観光シーズンを中心とした交通渋滞の緩和・交通事故の低減」が約9割と最も多く、次いで「交通拠点(空港・港湾)・主要観光地間の移動時間が短縮」、「災害時の代替機能の確保」の順に意見が多い。
- インターチェンジの設置を検討する際に配慮すべき事項の「主要観光地からアクセスしやすい」が約8割と最も多く、次いで「市街地や居住地からアクセスしやすい」が約8割と意見が多い。

道路整備において重視する項目

問6-1: 今回、本部半島に道路整備を検討する上で、重視する項目について、あてはまる番号を全て選び、回答欄に○を付けてお答えください(複数回答可)。

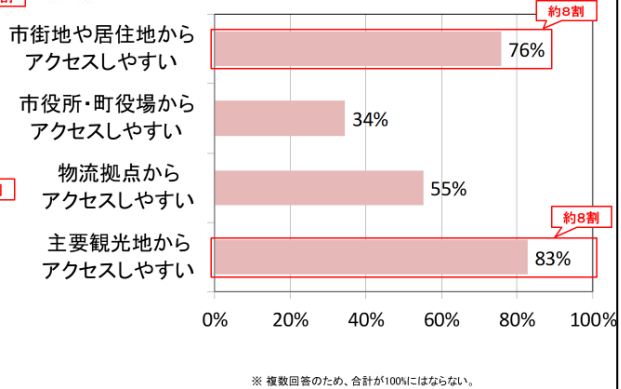
N = 29



インターチェンジ設置を検討する際に配慮すべき事項

問7-1: インターチェンジなど周辺からのアクセスを検討する際に、どのようなことに配慮すべきと思いますか。あてはまる番号を全て選び、回答欄に○を付けてお答えください(複数回答可)。

N = 29



31

(参考)意見聴取結果【ヒアリング:問6-1以外で道路整備において重視する項目の自由意見】

- 問6-2「問6-1で示した項目以外で、重視する項目」について、自由回答方式にて回答をいただいた。
- 交通渋滞・災害に関する意見がみられた。

(ヒアリング)

分類	自由意見
交通渋滞・交通事故に関する意見	<ul style="list-style-type: none"> ◆【沖縄県 バス協会】全体的に渋滞がバスの定時運行に支障をきたしているので解消に力を入れて欲しい。 ◆【渡久地港】交通渋滞の解消。 ◆【本部町観光業】海洋公園前の道路の渋滞の解消を重視してほしい。
災害に関する意見	<ul style="list-style-type: none"> ◆【沖縄県 北部土木事務所】災害に強い道路(迂回路検討)。目的地に到着する時間の短縮。 ◆【本部町商工会】災害時に強い道路にして欲しい。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ◆【名護市】道路の幅を広げてほしい。鉄道との併用も考えて欲しい。 ◆【名護市消防本部】緊急車両が通りやすいように路側帯を広く造って欲しい。 ◆【本部町今帰仁村消防組合消防本部】緊急車両が通行しやすい路側帯を広くして欲しい。

32

図 3.3-5(4) 重視すべき事項(計画段階評価の意見聴取結果)について

(参考)意見聴取結果【ヒアリング:問7-1以外でインターチェンジ設置を検討する際に配慮すべき事項】

- 問7-2「問7-1で示した項目以外で、インターチェンジ設置を検討する際に配慮すべき事項」について、自由回答方式にて回答をいただいた。
- 多くの事業者から市街地・居住地からのアクセス、主要観光地からのアクセスに関する意見がみられた。

(ヒアリング)

分類	自由意見
市街地・居住地からのアクセスに関する意見	<ul style="list-style-type: none"> ◆【本部町商工会】市街地にアクセス出来るインターチェンジを造ってもらいたい。 ◆【今帰仁村商工会】県道72号線に接続できるインターチェンジを造って欲しい。
主要観光地からのアクセスに関する意見	<ul style="list-style-type: none"> ◆【沖縄県 北部土木事務所】ジャングリア、中山交差点付近のインターチェンジを造ってもらいたい。 ◆【今帰仁村】ジャングリアへのアクセス、県道84号線、国道505号、両方にアクセス出来る様に造って欲しい。 ◆【北部広域市町村圏事務組合】中山区県道72号線、県道84号線にインターチェンジを造って欲しい。(ジャングリア、大学、今帰仁村に行きやすくインターチェンジを造って欲しい) ◆【今帰仁村観光協会】県道72号線、県道84号線にアクセス出来る事を検討して欲しい。 ◆【ジャパンエンターテイメント】インターチェンジをテーマパークの近くに設置。インターチェンジを増設。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ◆【名護市】中山地域にインターチェンジを設置。他に2~3カ所必要だと思う。 ◆【本部町】インターチェンジにスムーズな近隣からのアクセスとそれに伴い出入口等で渋滞が起きない様に現道路とのアクセスを考慮して欲しい。 ◆【名護市商工会】バイパスの途中でインターチェンジを造って欲しい。(新道路を建設を前提に)中山交差点が良い。 ◆【名護市観光協会】一般道路との接続をスムーズに渋滞のないように造って欲しい。 ◆【一般社団法人 沖縄美ら島財団】現在は名護止まりなので、本部半島や国頭方面までの延伸を希望する。 ◆【本部町今帰仁村消防組合消防本部】緊急車両がアクセスしやすいインターチェンジにして欲しい。

33

(参考)意見聴取結果【ヒアリング:その他意見・要望】

- 問8「その他のご意見・ご要望(道路整備、渋滞、景観、交通安全、観光など)」について、自由回答方式にて回答をいただいた。
- 渋滞への懸念、住民生活への配慮、維持管理面等の意見がみられた。

(ヒアリング)



分類	自由意見
公的団体	<ul style="list-style-type: none"> ◆【名護市】側道の雑草、樹木などの処理と管理を徹底して欲しい。 ◆【本部町】名護東道路の延伸の工事着工を早急にお願います。 ◆【今帰仁村】道路沿いの草刈り作業、住民要望としてジャングリアへのアクセス道路を造るなら県道72号線、県道84号線を使用して欲しい。国道505号を使用すると畑へ行くのに支障をきたす。 ◆【沖縄県 北部土木事務所】ルート案でA案を希望。B案は工事の時に一般車の通行に支障が出ると思う。渋滞が起こっている箇所が早急に解消する事を希望する。 ◆【北部広域市町村圏事務組合】地域住民の利便性に配慮して欲しい。工事期間の短縮を望む。 ◆【名護市消防本部】交通状況を表示、案内板を設置して欲しい。
観光	<ul style="list-style-type: none"> ◆【名護市観光協会】バイパスの乗り降りの際レンタカーがスムーズに動けるように案内板又はナビ等を検討して欲しい。 ◆【本部町観光協会】道路案内板の対応。沿道の草が伸びすぎ、刈って頂きたい。 ◆【今帰仁村観光協会】名護東道路延伸で便利になることは良い事だと思う。近隣住民の生活に配慮してほしい。 ◆【一般社団法人 沖縄美ら島財団】まずは渋滞緩和、渋滞が増えると自然環境にも影響が出る。北部は路線バスが少ないので、もっと公共交通を充実させて欲しい。 ◆【ジャパンエンターテイメント】①県道71号線の遊歩道の改良 ②道路の草木の雑草を伐採 ③国道58号の国頭の渋滞緩和 ④県道71号線(呉我)の交差点へ信号の設置(伊差川からの通行規制するために)。
卸売・小売	<ul style="list-style-type: none"> ◆【名護市・小売業】道路工事による渋滞を考えてほしい。自転車通勤者もいるのでどこの道も草刈りと木の伐採をしてほしい。 ◆【名護市・小売業】渋滞を軽減、店舗の業務に影響があるので。
物流	<ul style="list-style-type: none"> ◆【今帰仁村・運輸業】道路を早急に進めてほしい(名護東道路延伸)。決定したらスムーズに進めてほしい(名護東道路延伸)。

34

図 3.3-5 (5) 重視すべき事項 (計画段階評価の意見聴取結果) について

4-3. 対応方針(案)の検討<ルート帯(案)の評価>

○意見聴取にてルート帯案を検討する際に重視すべき事項に基づき比較すると【A案】全線バイパスルートが優位である。

評価項目	評価指標	【A案】全線バイパスルート		【B案】バイパス+現道改良ルート		
		 延長:約14km (バイパス区間:10割)		 延長:約15km (バイパス区間:4割,現道改良区間:5割,現道活用区間:1割)		
政策目標	時間短縮	主要観光地へのアクセシビリティ向上	許田IC⇄海洋博記念公園 自動車専用道路の整備に伴い、所要時間が大幅に短縮(現況に比べ約16.6分短縮) 現況:43.1分、整備後:26.5分	○	現道改良部は車線数が増加するものの、所要時間短縮の効果はA案より低い(現況に比べ約11.9分短縮) 現況:43.1分、整備後:31.2分	△
		北部地域の観光周遊の実現	海洋博公園⇄新しいテーマパーク(ジャングリア)⇄古宇利島 自動車専用道路の整備に伴い、所要時間が短縮(現況に比べ約7.9分短縮) 現況:45.3分、整備後:37.4分	○	現道改良部は車線数が増加するものの、所要時間短縮の効果はA案より低い(現況に比べ約2.9分短縮) 現況:45.3分、整備後:42.4分	△
	物流の効率化	集荷場から高速道路までのアクセシビリティの向上	許田IC⇄JAおきなわ本部支店 自動車専用道路の整備に伴い、所要時間が大幅に短縮(現況に比べ約12.5分短縮) 現況:36.2分、整備後:23.7分	○	現道改良部は車線数が増加するものの、所要時間短縮の効果はA案より低い(現況に比べ約10.9分短縮) 現況:36.2分、整備後:25.3分	△
		JAおきなわ北部営業振興センター⇄本部港	自動車専用道路の整備に伴い、所要時間が短縮(現況に比べ約12.5分短縮) 現況:32.9分、整備後:20.4分	○	現道改良部は車線数が増加するものの、所要時間短縮の効果はA案より低い(現況に比べ約10.9分短縮) 現況:32.9分、整備後:22.0分	△
	災害時対応	災害時の代替路機能	全線バイパス整備により代替路が確保される	○	バイパス区間については代替路が確保される 現道改良区間、現道活用区間については代替路は確保されない	△
	災害時も通行できる道路の確保	災害時の代替路機能	全線バイパス整備により代替路が確保される	○	バイパス区間については代替路が確保される 現道改良区間、現道活用区間については代替路は確保されない	△
道路整備による影響	渋滞・事故改善	観光シーズンを中心とした渋滞緩和、安全性の確保	レンタカーも含め白銀橋(東)交差点や名護市街地の主要渋滞箇所や死傷事故率の高い箇所を回避できる。	○	レンタカーも含め白銀橋(東)交差点や名護市街地の主要渋滞箇所や死傷事故率の高い箇所を回避できる。	○
	道路交通環境(渋滞・事故)の改善	交通量の変化	並行する県道84号線や国道449号等から名護東道路延伸(本部方面)に交通量が転換し、並行する道路の混雑が緩和する。	○	バイパス区間では、並行する県道84号線や国道449号から名護東道路延伸(本部方面)に交通量が転換し、並行する道路の混雑が緩和する。ただし、現道拡幅区間、現道活用区間は交通が集中する。	△
	利便性	沿道へのアクセス	自動車専用道路のため、ICからのアクセスのみとなる。	△	既存集落に近く利便性がよい。	○
環境影響	自然環境	重要な動物の生息地、重要な植物の生育地、生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境への影響*	自然環境に配慮し改築は、極力抑えるが全線バイパス整備のため、B案に比べて大きい	△	現道改良部・現道活用部では、自然環境の改変はA案に比べて少ない	○
	工事の影響	現道交通及び周辺への影響	現道での施工は接続部のみであり、影響は少ない	○	施工時に比較的に長い区間で交通規制が必要となるため、現道交通への影響は大きい	△
	沿道への影響	既存集落への影響	全線バイパス整備により、現道沿いの集落を回避するため、B案に比べて影響は少ない	○	現道改良区間は、現道を拡幅するため、集落への影響はA案に比べて大きい	△
	事業費		700~800億円	△	600~700億円	○

※A案・B案の両案とも沖縄県環境影響評価条例に基づき環境影響評価を実施し、沖縄県自然環境再生指針も踏まえるなど環境に配慮しながら事業を進める。

○意見聴取で重視されている上位の項目 △意見聴取の自由意見が多かった項目

39

5-1. 自治体への意見照会<対応方針(案)に対する意見>

土総第1173号
 令和7年3月3日

内閣府沖縄総合事務局長 殿

沖縄県知事
(公印省略)

道路事業の計画段階評価に係る意見照会について(回答)

令和7年2月12日付け府関連第9号で照会のありましたみだしのことにつきまして、下記のとおり回答します。

記

名護東道路延伸(本部方面)・・・対応方針(案)に同意する

【意見】
 名護東道路延伸(本部方面)について、当該道路整備により「観光地アクセシビリティの向上」、「物流の効率化」、「災害時も通行できる道路の確保」、「道路交通環境(渋滞・事故)の改善」の政策目標達成は、県の上位計画である新・沖縄21世紀ビジョン基本計画において北部圏域の展開で示す「生活環境基盤等の整備」、「自然環境等を活かした観光振興」、「交通及び物流基盤の整備」等、北部圏域の地域振興・観光振興に寄与するものと考えております。
 更に、意見聴取により地元意向も確認されていることから、対応方針(案)に同意します。
 なお、対応方針(案)は、全線バイパス整備につき事業費が多額となること想定されることから、事業実施にあたってはコスト削減に努めていただきますとともに、自然環境への配慮についても、とり得る措置を講じていただきますようお願いいたします。

44

図 3.3-6 (1) 対応方針(案)のまとめについて

6-1. 対応方針(案)のまとめ

1. 道路整備の必要性

政策目標を達成できる道路整備を検討

【政策目標】

- ①観光地アクセス・周遊性の向上
- ②物流の効率化
- ③災害時も通行できる道路の確保
- ④道路交通環境(渋滞・事故)の改善

○本部半島には、海洋博公園・新たなテーマパーク等の観光資源が多数存在するが、那覇空港・那覇港からのアクセスに時間を要している。観光交通の割合が多く、交通渋滞や、レンタカー等による交通事故も発生している。台風等の災害により通行止め等の被害も発生しており、課題となっている。

○沿道住民、企業からは、交通拠点と主要観光地間の移動時間短縮、観光シーズンを中心とした交通渋滞の緩和・交通事故の低減、災害時の代替機能の確保などに資する道路整備が望まれている。

2. 対応方針(案)

(1) ルート帯について

・比較ルートの選定理由:

比較評価の結果、全ての政策目標(①観光地アクセス・周遊性の向上、②物流の効率化、③災害時も通行できる道路の確保、④道路交通環境(渋滞・事故)の改善)の達成が見込まれ、他案より総合的に優れているため【A案:全線バイパスルート】を選定する。

・地域意見聴取結果、特に重視される内容:

意見聴取では、道路整備を検討する上で地域にとって望ましい案を選ぶ際に特に重視する項目は、「観光シーズンを中心とした交通渋滞の緩和・交通事故の低減」が最も重要視されており、つづいて「交通拠点(空港・港湾)・主要観光地間の移動時間が短縮」、「北部地域の観光施設間の移動時間が短縮」、「災害時の代替機能の確保」という結果となった。

(2) インターチェンジ設置の考え方

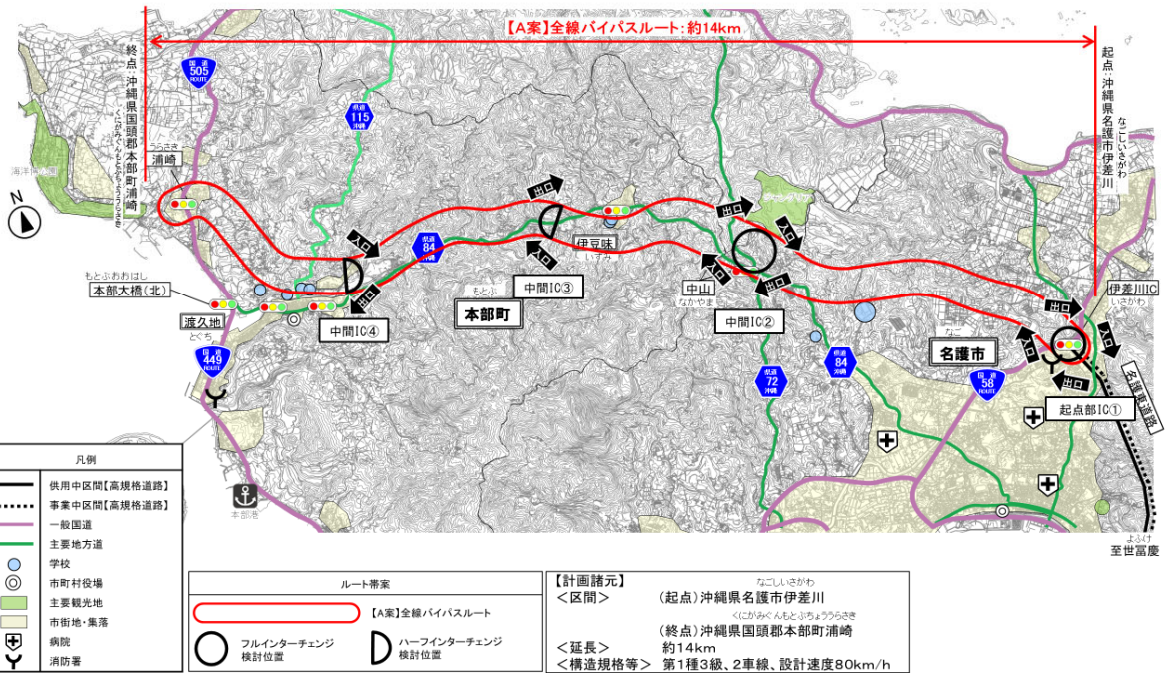
・政策目標の達成や地域ニーズを踏まえ、アクセス性や利便性に配慮した構造・配置案とする。

3. その他

- ・ 具体の道路構造等の検討に際し、自然環境・沿道環境への影響、家屋の移転、工事中の影響等にも配慮する。
- ・ 事業費・維持管理費のコスト 縮減等にも努める。

46

6-2. 対応方針(案)のまとめ



47

図 3.3-6 (2) 対応方針(案)のまとめについて

表 3.3-3 沖縄地方小委員会（第3回）における議事概要

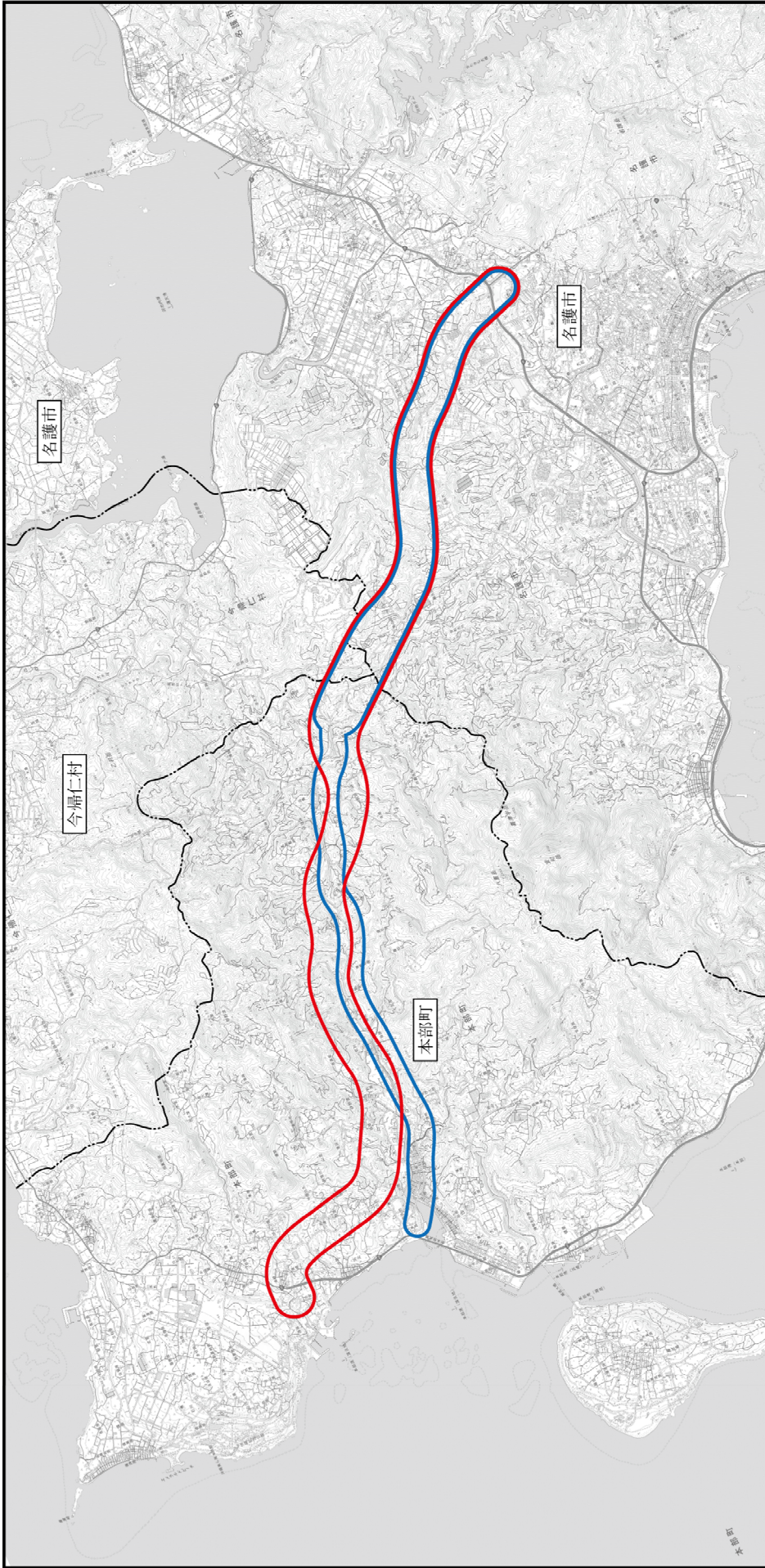
- 各委員からの意見
 - ・ 自然環境に関心も高い地域であることから、環境にも配慮しながら、今後の手続きを進めて頂きたい。
 - ・ 災害時の代替路の確保という観点からA案【全線バイパスルート案】が良いと思われる。
 - ・ LRT 等の新交通の活用やバスターミナルの整備など、公共交通の利用促進なども含め、総合的に北部地域の交通を考える必要がある。
 - ・ インターチェンジの位置や形状については、主要観光地や市街地等へのアクセスを考慮したものになっており、妥当である。
- 結論
 - ・ 名護東道路延伸（本部方面）の対応方針（案）【全線バイパスルート案】については妥当である。

3.3.2 計画段階環境配慮書以降位置等の選定までの検討の経緯

沖縄地方小委員会での有識者や住民等の意見を踏まえ、事業予定者が、「計画段階環境配慮書」（以下、「配慮書」という。）を作成し、令和7年6月13日に沖縄県知事意見を受領しました。その後、事業予定者が、図 3.3-7 に示す配慮書において複数案としていたルート帯のうち、『【A案】全線バイパスルート案』を対応方針として決定しました。選定した理由は以下に示すとおりです。

（理由）

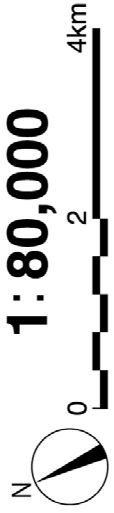
- ・ 地域の課題を解決するための政策目標（「観光地アクセス・周遊性の向上」、「物流の効率化」、「災害時も通行できる道路の確保」、「道路交通環境（渋滞・事故）の改善」）を達成。
- ・ 地域の意見聴取結果で得られた多くの地域のニーズに応えられる。
- ・ 自然環境への影響については、B案に比べ多少あるものの、沿道住民の生活への影響がB案に比べ抑えられる。



凡 例

- : A 案 (全線バイパスルート)
- : B 案 (バイパス+現道改良ルート)
- - - - : 市町村界

図 3.3-7 計画段階環境配慮書における複数案の位置図



地理院タイルを加工して作成