

○九州地方整備局告示第101号

土地収用法（昭和二十六年法律第二百十九号。以下「法」という。）第二十条の規定に基づき事業の認定をしたので、法第二十六条第一項の規定に基づき次のとおり告示する。

なお、起業地の一部について収用又は使用の手続が保留されているので、法第三十三条の規定に基づきその旨をあわせて告示する。

平成二十八年六月二十七日

九州地方整備局長 小平田 浩司

第1 起業者の名称 宮崎県及び鹿児島県

第2 事業の種類 県道飯野松山都城線改築工事及び県道志布志福山線改築工事（都城志布志道路「金御岳工区、末吉道路及び有明志布志道路」・宮崎県都城市梅北町地内から鹿児島県曽於市末吉町南之郷字後原畑地内まで及び志布志市志布志町安楽字稲荷迫地内から同市志布志町安楽字甘割地内まで）
・並びにこれに伴う県道及び市道付替工事

第3 起業地

1 収用の部分 宮崎県都城市梅北町地内

鹿児島県曽於市末吉町南之郷字大内田、字野中田、字樋ノ口、字大沢津、字中川原、字逆水、字カナド、字陳ノ前、字櫛山、字牧、字松ヶ迫、字黒房、字ホキ山及び字後原畑地内

鹿児島県志布志市志布志町安楽字稲荷迫、字高吉、字宇都上、字大渡、字船迫、字長迫、字見帰、字宮ノ上、字下堀、字坂上及び字甘割並びに志布志町志布志字見帰、字尖堀及び字仮又地内

2 使用の部分 宮崎県都城市梅北町地内

鹿児島県曽於市末吉町南之郷字野中田、字中川原、字逆水、字カナド、字陳ノ前、字櫛山、字牧及び字黒房地内

鹿児島県志布志市志布志町安楽字高吉地内

第4 事業の認定をした理由

申請に係る事業は、以下のとおり、法第20条各号の要件を全て充足すると判断されるため、事業の認定をしたものである。

1 法第20条第1号の要件への適合性

申請に係る事業は、宮崎県都城市五十町地内の五十町インターチェンジを起点とし、鹿児島県志布志市志布志町安楽地内の志布志インターチェンジ（仮称）を終点とする延長28.9kmの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画とする「県道飯野松山都城線改築工事及び県道志布志福山線改築工事並びにこれに伴う県道及び市道付替工事」（以下「本件事業」という。）のうち、上記の起業地に係る部分である。

本件事業のうち、「県道飯野松山都城線改築工事及び県道志布志福山線改築工事」（以下「本体事業」という。）及び本体事業の施行により遮断される

県道の従来機能を維持するための付替工事は、道路法（昭和 27 年法律第 180 号）第 3 条第 3 号に掲げる都道府県道に関する事業であり、また、本体事業の施行により遮断される市道の従来機能を維持するための付替工事は、同条第 4 号に掲げる市町村道に関する事業であり、いずれも法第 3 条第 1 号に掲げる道路法による道路に関する事業に該当する。

したがって、本件事業は、法第 20 条第 1 号の要件を充足すると判断される。

2 法第 20 条第 2 号の要件への適合性

起業者である宮崎県及び鹿児島県は、既に本件事業を開始していること、県道飯野松山都城線及び県道志布志福山線（以下これらを「本路線」という。）は、道路法第 7 条の規定に基づき宮崎県知事及び鹿児島県知事が県道に認定した路線であり、同法第 15 条の規定により宮崎県及び鹿児島県が道路管理者となることなどの理由から、起業者は、本件事業を遂行する十分な意思と能力を有すると認められる。

したがって、本件事業は、法第 20 条第 2 号の要件を充足すると判断される。

3 法第 20 条第 3 号の要件への適合性

(1) 得られる公共の利益

本路線のうち、県道飯野松山都城線は、鹿児島県志布志市有明町伊崎田地内を起点とし、宮崎県都城市甲斐元町地内を終点とする延長 20.2 km の道路であり、また、県道志布志福山線は、鹿児島県志布志市志布志町志布志二丁目地内を起点とし、霧島市福山町小田屋敷地内を終点とする延長 37.5 km の道路である。本路線は、宮崎県都城市から鹿児島県曾於市を経由して同県志布志市を南北方向に結ぶ幹線道路であり、本件事業は、高速自動車国道九州縦貫自動車道宮崎線（以下「宮崎自動車道」という。）の都城インターチェンジを起点とし、一部供用している都城道路を介し、建設中の高速自動車国道東九州自動車道及び九州南部地域における物流拠点である志布志港を終点とする延長約 40 km の地域高規格道路「都城志布志道路」（以下「本道路」という。）の一部である。

本路線が通過する鹿児島県志布志市には、港湾法（昭和 25 年法律第 218 号）による重要港湾として定められている志布志港が存するとともに、物流等を担う幹線道路として、本路線及び本路線と並行する県道南之郷志布志線（以下これらを「現道」という。）が存する。配合飼料の主材料であるとうもろこしが、志布志港から主に現道を介して、宮崎県都城市、小林市及び鹿児島県曾於市等の畜産業の盛んな地域に陸送されている。また、木材が、宮崎県都城市及び鹿児島県曾於市等から主に現道を介して、志布志港に陸送されている。加えて、宮崎県都城市、鹿児島県曾於市及び同県志布志市並びにその周辺の宮崎県串間市、鹿児島県曾於郡大崎町及び同県肝属郡東串良町（以下これらの自治体を「本件地域」という。）は、農業

及び水産業が盛んな地域であり、農産物及び水産物等を、主に現道を介して、宮崎自動車道の都城インターチェンジからの陸送もしくは志布志港からの航送により大阪方面等へ多く出荷されている。

しかしながら、現道は、宮崎県の県道の構造の技術的基準を定める条例（平成 24 年宮崎県条例第 65 号。以下「宮崎県条例」という。）及び鹿児島県の県道の構造の技術的基準等を定める条例（平成 24 年鹿児島県条例第 61 号。以下「鹿児島県条例」という。）に定める最小曲線半径及び道路幅員等を満たさない区間が多数存し、また、自然災害による通行止めが度々生じている。さらに、物流等による通過交通と地域住民による地域内交通が輻輳し、一部区間において慢性的な交通混雑が発生している。

平成 22 年度道路交通センサスによると、県道志布志福山線の自動車交通量は鹿児島県志布志市伊崎田地区で 9,718 台/日であり、混雑度は 1.30 となっている。

本件事業の完成により、本道路が整備されることにより、本件地域内の広域交通ネットワークが形成されることで、自動車交通の高速化及び定時性の確保による利便性が向上し、物流の効率化等が図られるとともに、現道の通過交通を分担することから、現道の交通混雑の解消が図られ、また、現道における災害危険箇所及び線形不良箇所等を解消する新たな道路が整備され、現道の機能を代替・補完することなどから、安全かつ円滑な自動車交通の確保に寄与することが認められる。

したがって、本件事業の施行により得られる公共の利益は、相当程度存すると認められる。

(2) 失われる利益

本件事業が生活環境等に与える影響については、本件事業は、環境影響評価法（平成 9 年法律第 81 号）等に基づく環境影響評価の実施対象外の事業であるが、起業者が同法等に準じて、平成 17 年 2 月から平成 25 年 1 月にかけて大気質、騒音及び振動等について環境影響評価を実施し、その後、計画交通量の見直し及び環境影響評価以降に得られた知見等を踏まえて、平成 27 年 12 月に起業者が任意で環境影響評価の照査を実施しており、本件事業の供用後の大気質、騒音、振動及び工事中の振動については、いずれの項目においても環境基準等を満足している。なお、工事期間中の建設機械の稼働に係る大気質（粉じん等）については、環境基準目標を超える値が見られるものの、工事工程の平準化による集中回避、法面の早期緑化、散水、仮囲い設置等の措置を講じ、また、工事車両の運行に係る大気質（粉じん等）については、環境保全措置としてタイヤ洗浄の措置を講じ、さらに、建設機械の稼働に係る騒音については、規制基準を上回るものの防音シート設置の措置を講ずることにより、それぞれ環境基準等を満足するとされていることから、起業者は、本件事業の施行に当たり、当該措置を講ずることとしている。

また、上記の環境影響評価等によると、本件事業の施工区域内及びその周辺の土地において、動物については、絶滅のおそれのある野生動植物の

種の保存に関する法律（平成 4 年法律第 75 号）における国内希少野生動植物であるオオタカ、クマタカ、ハヤブサ、ヤイロチョウ、環境省レッドリストに絶滅危惧ⅠA類として掲載されているシマアオジ、オオウラギンヒョウモン、絶滅危惧ⅠB類として掲載されているツマグロキチョウ、チュウヒ、タイワンツバメシジミ本土亜種、シルビアシジミ、シジミガムシ、ニホンウナギ、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているサシバ、タマシギ、サンショウクイ、ヤマトシマドジョウ、ミナミメダカ、コガタノゲンゴロウ、マルタニシ、マシジミ、ノレンコウモリ、ミゾゴイ、トモエガモ、ウズラ、ハネビロエゾトンボ、ハウチワウナギ、イトアメンボ、タガメ、ウラナミジャノメ本土亜種、ダイコクコガネその他これらの分類に該当しない学術上又は希少性等の観点から重要な種（以下単に「重要な種」という。）が、また、植物については、文化財保護法（昭和 25 年法律第 214 号）における天然記念物であるカワゴケソウ、ウスカワゴロモ、環境省レッドリストに絶滅危惧ⅠA類として掲載されているムギガラガヤツリ、アツカワオオイシソウ、オキチモズク、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているヒメノボタン、スズメハコベ、イズハハコ、キンラン、ハナガガシ、ノカラマツ、キンチャクアオイ、イヌノフグリ、バアソブ、マルバテイショウソウ、ヤマコンニャク、キシユウナキリスゲ、オオイシソウその他これらの分類に該当しない重要な種が確認されている。これらについて、本件事業が及ぼす影響の程度を予測したところ、周辺に同様の生息又は生育環境が広く残されることなどから影響がない又は小さいとされた種以外については、保全措置の実施により影響が回避・低減されるものと予測されている。

主な保全措置として、宮崎県内では、コガタノゲンゴロウの誘引防止のため、道路照明を設置する場合には光漏れの少ない灯具や昆虫誘引効果の少ない低圧ナトリウムランプを使用するなどの対策を講じ、ヤマトシマドジョウ、コガタノゲンゴロウ、マルタニシの生息する水路とその周辺水路に対しては、地下水流動阻害の低減策を講ずるとともに流量等のモニタリングを行うこととしている。また、鹿児島県内では、工事実施前には、小動物を対象とした生息状況変化のモニタリングを行い、また、工事により生育地が消失するヒメノボタンについては、株移植を実施することとしている。さらに、カワゴケソウ及びウスカワゴロモについては、生息地の保全のために、河川を橋梁で渡河させることとし、土工事の期間中には、沈砂池等の設置により水域への濁水流出を防止することで生育環境を保全することとしている。加えて、今後工事による改変箇所及びその周辺で、重要な種が確認された場合には、必要に応じて専門家の指導助言を受け必要な保全措置を講ずることとしている。

本件事業の施工区域内の土地には、文化財保護法に基づく周知の埋蔵文化財包蔵地が宮崎県内で 15 箇所、鹿児島県内で 21 箇所存在するが、このうち、宮崎県内の 7 箇所、鹿児島県内の 12 箇所については既に発掘調査等が完了しており、適切な措置が講じられている。残る宮崎県内の 8 箇所、鹿児島県内の 9 箇所についても、今後、宮崎県教育委員会及び鹿児島県教育委員会と十分に協議を行い、適切な措置を講ずることとしている。

したがって、本件事業の施行により失われる利益は軽微であると認められる。

(3) 事業計画の合理性

本件事業は、本道路の一部として、本件地域内の広域交通ネットワークの形成、現道の交通混雑の解消、災害危険箇所及び線形不良箇所等の解消を主な目的として、宮崎県条例及び鹿児島県条例に定める第1種第3級の規格による2車線及び4車線の自動車専用道路を建設する事業であり、本件事業の事業計画は、宮崎県条例及び鹿児島県条例等に定める規格に適合していると認められる。

また、本件区間におけるルートについては、各インターチェンジ間それぞれにおいて、東側ルート案、中間ルート案及び西側ルート案の3案による検討が行われている。梅北インターチェンジから金御岳インターチェンジの区間においては、申請案である東側ルート案と他の2案と比較すると、取得必要面積が最も少ないこと、橋梁数が最も少なく、橋梁の延長が最も短く、土工バランスが最も優れること、事業費が最も廉価となることなどから、社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案し、申請案が最も合理的であると認められる。金御岳インターチェンジから末吉インターチェンジの区間においては、申請案である中間ルート案と他の2案と比較すると、取得必要面積が最も少ないこと、橋梁数が2番目に少なく、橋梁の延長が2番目に短く、土工バランスが最も優れること、事業費が最も廉価となることなどから、社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案し、申請案が最も合理的であると認められる。末吉インターチェンジから松山インターチェンジの区間においては、申請案である中間ルート案と他の2案と比較すると、取得必要面積が最も少ないこと、橋梁数が2番目に少なく、橋梁の延長が2番目に短く、土工バランスが最も劣ること、事業費が最も廉価となることなどから、社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案し、申請案が最も合理的であると認められる。松山インターチェンジから有明北インターチェンジの区間においては、申請案である中間ルート案と他の2案と比較すると、取得必要面積が2番目に少ないこと、橋梁数が最も少なく、橋梁の延長が最も短く、土工バランスが最も優れること、事業費が最も廉価となることなどから社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案し、申請案が最も合理的であると認められる。有明北インターチェンジから伊崎田インターチェンジの区間においては、申請案である中間ルート案と他の2案と比較すると、取得必要面積が最も少なく、支障物件数が2番目に少ないこと、橋梁数が最も少なく、橋梁の延長が最も短く、土工バランスが最も優れること、事業費が最も廉価となることなどから、社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案し、申請案が最も合理的であると認められる。伊崎田インターチェンジから有明東インターチェンジの区間においては、申請案である中間ルート案と他の2案と比較すると、取得必要面積が最も多いものの、宅地面積及び支障物件数が2番目に少ないこと、橋梁数が最も少なく、橋梁の延長が最も短く、土工バランスが最も

優れること、事業費が最も廉価となることなどから、社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案し、申請案が最も合理的であると認められる。有明東インターチェンジから志布志インターチェンジ（仮称）の区間においては、申請案である中間ルート案と他の２案と比較すると、取得必要面積が最も少ないこと、橋梁数が２番目に少なく、橋梁延長が２番目に短く、土工バランスが最も優れること、事業費が最も廉価となることなどから、社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案し、申請案が最も合理的であると認められる。

なお、五十町インターチェンジから今町インターチェンジ間は、平成 12 年 12 月 28 日付けで都市計画決定し、平成 17 年 4 月 4 日付けで都市計画変更された都市計画と、のり面等を除き、基本的内容については整合しているものである。

さらに、本体事業の施行に伴う県道及び市道の付替工事の事業計画についても、施設の位置、構造形式等を総合的に勘案すると適切なものと認められる。

したがって、本件事業の事業計画については、合理的であると認められる。

以上のことから、本件事業の施行により得られる公共の利益と失われる利益とを比較衡量すると、得られる公共の利益は失われる利益に優越すると認められる。したがって、本件事業は、土地の適正かつ合理的な利用に寄与するものと認められるため、法第 20 条第 3 号の要件を充足すると判断される。

4 法第 20 条第 4 号の要件への適合性

(1) 事業を早期に施行する必要性

3 (1) で述べたように、本件地域内の広域ネットワークが形成されることで、自動車交通の高速化及び定時性の確保による利便性が向上し、物流の効率化等が図られるとともに、現道は線形不良箇所及び道路幅員を満たさない区間が多数存するほか、自然災害による通行止めが度々生じていること、また、一部区間において慢性的な交通混雑が発生しているなどのことから、できるだけ早期に安全かつ円滑な自動車交通の確保を図る必要があると認められる。

また、都城市長を会長とする都城志布志道路建設促進協議会等から本件事業の整備促進に関する強い要望がある。

したがって、本件事業を早期に施行する必要性は高いものと認められる。

(2) 起業地の範囲及び収用又は使用の別の合理性

本件事業に係る起業地の範囲は、本件事業の事業計画に必要な範囲であると認められる。

また、収用の範囲は、全て本件事業の用に恒久的に供される範囲にとどめられ、それ以外の範囲は使用としていることから、収用又は使用の範囲の別についても合理的であると認められる。

したがって、本件事業は、土地を収用し、又は使用する公益上の必要があると認められるため、法第 20 条第 4 号の要件を充足すると判断される。

5 結論

以上のとおり、本件事業は、法第 20 条各号の要件をすべて充足すると判断される。

第 5 法第 26 条の 2 第 2 項の規定による図面の縦覧場所 宮崎県都城市役所、
鹿児島県曾於市役所及び同県志布志市役所

第 6 収用又は使用の手続が保留されている起業地 宮崎県都城市梅北町地内
鹿児島県曾於市末吉町南之郷字大内田、字野中田、字樋ノ口、字大沢津、
字中川原、字逆水、字カナド、字陳ノ前、字憶山、字牧、字松ヶ迫、字黒房、
字ホキ山及び字後原畑地内

鹿児島県志布志市志布志町安楽字見帰、字宮ノ上、字下堀、字坂上及び字
廿割並びに志布志町志布志字見帰、字尖堀及び字仮又地内