

○九州地方整備局告示第百二十七号

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。

平成二十九年六月二日

九州地方整備局長 小平田 浩司

第1 起業者の名称 鹿児島県

第2 事業の種類 一般国道 504 号改築工事（広瀬道路・鹿児島県薩摩郡さつま町広瀬字長谷地内から同町広瀬字篠田地内まで）

第3 起業地

- 1 収用の部分 鹿児島県薩摩郡さつま町広瀬字長谷、字中尾及び字篠田地内
- 2 使用の部分 なし

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、鹿児島県薩摩郡さつま町求名字井ノ尻地内から同町田原字布田地内までの延長 5,769m の区間（以下「本件区間」という。）を全体計画とする「一般国道 504 号改築工事（広瀬道路）」（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。

本件事業は、道路法（昭和 27 年法律第 180 号）第 3 条第 2 号に掲げる一般国道に関する事業であり、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

起業者である鹿児島県は、既に本件事業を開始していること、一般国道 504 号（以下「本路線」という。）は、一般国道の指定区間を指定する政令（昭和 33 年政令第 164 号）による指定を受けておらず、また、本件区間が鹿児島県内に存することから、道路法第 13 条第 1 項の規定により鹿児島県が道路管理者となること、同法第 74 条の認可を受けてい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

本路線は、鹿児島県鹿屋市を起点とし、霧島市、同県薩摩郡さつま町を

經由して出水市を終点とする延長 165.0 km の幹線道路である。

本路線は、鹿児島県鹿屋市及び出水市と、中間地点の霧島市の鹿児島空港及び高速自動車国道九州縦貫自動車道鹿児島線の溝辺鹿児島空港インターチェンジを結んでおり、沿線地域の社会経済活動及び地域住民の日常生活を支える地域内交通並びに物流等の通過交通を支えているほか、災害対策基本法（昭和 36 年法律第 223 号）に基づく鹿児島県地域防災計画において、第一次緊急輸送道路に指定されるなど重要な路線となっている。

しかしながら、本件区間に対応する本路線（以下「現道」という。）は、幾度となく自然災害による通行止めが発生しているほか、道路構造令（昭和 45 年政令第 320 号）に定める車道幅員、最小曲線半径及び最急縦断勾配を満たさない箇所が存するなど、幹線道路としての機能を十分に発揮していない状況にある。

本件事業の完成により、現道における災害危険箇所を回避し、線形不良箇所等を解消する新たな道路が整備され、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、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、任意で平成 24 年 3 月から平成 29 年 3 月にかけて大気質、騒音及び振動等について環境影響調査を実施しており、その結果によると環境基準等を満足するとされている。

なお、工事期間中の資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る大気質（粉じん）については、大型車の月当たりの走行台数の上限を遵守することにより環境保全目標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。

上記の環境影響調査によると、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種であるオオタカ、環境省レッドリストに絶滅危惧ⅠB類として掲載されているツマグロキチョウ、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているミゾゴイ、ウラナミジャノメ本土亜種、コガタノゲンゴロウ、ヤマトシマドジョウ、マシジミ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、植物については環境省レッドリストに絶滅危惧ⅠB類として掲載されているツクシアブラガヤ、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているマルバテイショウソウ、サツマアザミ、スブタ、ヤマコンニャク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、周辺には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のものについても、保全措置の実施により影響が回避・軽減されると予測されている。

主な保全措置としては、コガタノゲンゴロウについては、止水環境周辺への工事中の工事用道路及び施工ヤードの設置の回避並びに工事中に改変区域内等で確認された場合は工事区域外への移動を講ずることとしている。また、ヤマトシマドジョウ及びマシジミについては、工事に伴う汚濁水流出防止のため、沈砂池等の設置を講ずることとしている。さらに、ヤマコンニャクについては、樹林内の乾燥化を抑制するため、工事用道路及び施工ヤードの設置の回避を講ずることとしている。加えて、起業者は、今後工事による改変箇所及びその周辺の土地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（昭和 25 年法律第 214 号）に基づく周知の埋蔵文化財包蔵地が 3 箇所存在するが、いずれも鹿児島県教育委員会より、発掘調査を必要としないとの回答を得ている。なお、工事期間中に埋蔵文化財が発見された場合は、鹿児島県教育委員会と協議を行い、記録保存等の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、現道の災害危険箇所及び線形不良箇所等を回避するなど、安全かつ円滑な自動車交通の確保を主な目的として、道路構造令による第 1 種第 3 級の規格に基づく 2 車線の自動車専用道路をバイパス方式により整備する事業であり、本件事業の事業計画は、道路構造令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、申請のあった南側ルート案（以下「申請案」という。）と、北側ルート案、中間ルート案の 3 案について検討が行われている。申請案と他の 2 案と比較すると、取得面積は中位であるものの、宅地面積及び支障物件が最も少ないこと、土工バランスが最も優れ、橋梁等構造物の延長も最も短いこと、事業費が最も廉価であることなどから、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。

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、現道は幾度となく自然災害による通行止めが発生しているほか、道路構造令に定める車道幅員、最小曲線半径及び最急縦断勾配を満たさない箇所が存在することなどから、できるだけ早期に本件区間の整備を図る必要があると認められる。

また、さつま町長を会長とする北薩空港幹線道路整備促進期成会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、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 条各号の要件を全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

鹿児島県薩摩郡さつま町役場