

○九州地方整備局告示第22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、次のとおり告示する。

平成19年2月14日

九州地方整備局長 小原 恒平

第1 起業者の名称 宮崎県

第2 事業の種類 一般国道268号改築工事（石瀬戸拡幅・宮崎県西諸県郡野尻町大字東麓字石瀬戸地内から同町大字紙屋字石瀬戸地内まで）及びこれに伴う附帯工事

第3 起業地

- 1 収用の部分 宮崎県西諸県郡野尻町大字東麓字石瀬戸及び同町大字紙屋字石瀬戸地内
- 2 使用の部分 宮崎県西諸県郡野尻町大字東麓字石瀬戸地内

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条各号の要件をすべ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、宮崎県西諸県郡野尻町大字東麓字石瀬戸地内から同町大字紙屋字石瀬戸地内までの延長600mの区間（以下「本件区間」という。）における「一般国道268号改築工事（石瀬戸拡幅）及びこれに伴う附帯工事」（以下「本件事業」という。）である。

本件事業のうち、「一般国道268号改築工事（石瀬戸拡幅）」（以下「本体工事」という。）は、道路法（昭和27年法律第180号）第2条第1項に規定する道路に関する工事であり、法第3条第1号に規定する事業に該当する。

また、本体工事の施工に伴う附帯工事として行う工事用道路については、法第3条第35号に掲げる事業に該当する。

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

一般国道の改築は、道路法第12条の規定により国土交通大臣が行うものとされているが、一般国道268号（以下「本路線」という。）は、道路法の一部を改正する法律（昭和39年法律第163号。以下「改正法」という。）による改正前の道路法の規定による一級国道ではなかった。よって、本件事業は、改正法附則第3項の規定に基づく一般国道の改築工事であると認められる。

また、本件区間は、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いないことから、道路法第13条第1項の規定により、宮崎県が管理を行うものである。

よって、宮崎県は本件事業を施行する権能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、熊本県水俣市を起点とし、鹿児島県を經由して、宮崎県えびの市、小林市、西諸県郡野尻町を経て、宮崎市を終点とする延長114.3kmの路線であり、宮崎県西部の主要都市と県庁所在地である宮崎市を結ぶ幹線道路である。また、宮崎県地域防災計画（平成10年3月宮崎県防災会議策定）では災害発生時における緊急輸送道路としても位置付けられている。

しかしながら、本路線のうち、本件区間に位置する石瀬戸橋は、築後40年を経過していることから床版や上部構造材の老朽化が進み、かつ、落橋防止システムや耐震補強が未施工であるうえ、床版コンクリート厚の不足等構造的な問題を内包しており、また、橋梁の剛性不足に起因する舗装材の剥離が度々発生しているため、他に迂回路のない本路線ではその補修工事の度に長期間にわたる交通規制を余儀なくされ、社会的、経済的にも著しい損失を与えており、幹線道路としての安全性や災害時の緊急輸送を行う道路としての信頼性が保持できない状況にある。

さらに、石瀬戸橋の車道部幅員は、路肩も含めて6.0mと狭小であるため、路線バスなどの大型車両のすれ違いに支障をきたしており、その前後区間においては線形の不良箇所が存在し、人身事故等も発生している。また、本件区間には歩道が設置されていないため、歩道と車道の区別のない混合交通を余儀なくされていることから、歩行者等の安全が確保されておらず、危険な状態に置かれている。

本件事業の完成により、老朽化した橋梁の架替え及び歩道の整備等が行われることから、交通の隘路となっている本件区間において、安全かつ円滑な交通の確保と歩行者等の安全の確保に寄与するものと認められる。

なお、本件事業による生活環境等に及ぼす影響については、環境影響評価法（平成9年法律第81号）等に定める環境影響評価の実施を義務づけられた事業には該当しないが、起業者が任意で自動車の走行に起因する環境への影響について検討を行った結果、騒音、振動及び大気質については、環境基準等を満たすと予測している。また、起業者は、本件事業の施行に当たり、騒音・振動・粉じん対策を講じ、周辺的生活環境等へ配慮する等適切な対応を行うこととしている。

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

起業者の文献調査等によると、本件区間内の土地には、起業者が保護のため特

別の措置を講ずべき動植物、文化財等は見受けられない。
その他、環境に与える特段の影響があるとは認められない。

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、本件区間における安全かつ円滑な交通の確保を主な目的として、道路構造令（昭和45年政令第320号）第3種第3級の規格による2車線道路を建設する事業であり、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。

本件区間におけるルートを選定については、現橋の下流側に橋梁を新設する案（以下「申請案」という。）と、現橋の上流側に橋梁を新設する案及び現橋を取り壊した後、同位置に新橋梁を設ける案が考えられる。申請案と他の2案を比較すると、上流側新設案については、申請案に比べ橋梁延長が長く施工性に劣り、現橋梁架替え案については、迂回路となる仮橋の設置が必要となることなど、工期・施工性ともに劣る。さらに、3案の中で申請案の事業費が最も廉価であり経済性に優れることなどから、社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案すると、申請案が最も合理的であると認められる。

さらに、本体工事の施工に伴う附帯工事の事業計画は、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し、また、事業計画も合理的であることから、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。

したがって、本件事業は、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

本件区間は、3（1）で述べたように、橋梁の老朽化や歩道の未整備等により交通の隘路となっていることから、できるだけ早期に安全かつ円滑な交通の確保を図る必要があると認められる。

また、地元町長等から、本件事業の早期完成に関する強い要望がある。

以上のことから、本件事業を早期に施行する必要性は高いと認められる。

(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、すべて本件事業の用に恒久的に供される施設の範囲にとどめられ、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 宮崎県西諸県郡野尻町役場