九州地方整備局告示第三号

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。

平成二十四年一月十一日

九州地方整備局長　中嶋　章雅

第１　起業者の名称　鹿児島県

第２　事業の種類　県道鹿屋串良インター線新設工事及び県道鹿屋環状線改築工事（大隅縦貫道「串良鹿屋道路」・鹿児島県鹿屋市東原町地内及び同市旭原町地内から同市笠之原町地内まで）

第３　起業地

１　収用の部分　鹿児島県鹿屋市東原町、旭原町及び笠之原町地内

２　使用の部分　鹿児島県鹿屋市東原町、旭原町及び笠之原町地内

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、鹿児島県鹿屋市串良町細山田字山之上地内の東九州自動車道鹿屋串良インターチェンジ（仮称）（以下「鹿屋串良インターチェンジ」という。）のランプ部との接続点を起点とし、同市笠之原町地内の一般国道220号との接続点を終点とする延長6,145mの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする「県道鹿屋串良インター線新設工事及び県道鹿屋環状線改築工事（大隅縦貫道「串良鹿屋道路」・鹿児島県鹿屋市東原町地内及び同市旭原町地内から同市笠之原町地内まで）」（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３号に掲げる都道府県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

県道鹿屋串良インター線及び県道鹿屋環状線は、道路法第７条の規定に基づき鹿児島県知事が県道に認定した路線であり、同法第15条の規定により鹿児島県が道路管理者であることなどから、起業者である鹿児島県は、本件事業を遂行する充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

⑴　得られる公共の利益

県道鹿屋串良インター線は、鹿児島県鹿屋市東原町地内を起点とし、同市串良町細山田地内の鹿屋串良インターチェンジのランプ部との接続点を終点とする延長約3.9kmの路線であり、県道鹿屋環状線は、同市祓川町地内の一般国道504号との接続点を起点とし、同市祓川町地内の一般国道504号との接続点を終点とする約30.5kmの路線である。県道鹿屋環状線のうち、鹿児島県鹿屋市東原町地内から同市笠之原町地内の一般国道220号との接続点までの約2.2kmの区間は、県道鹿屋串良インター線と合わせて「串良鹿屋道路」（以下「本路線」という。）として位置付けられている路線であり、鹿児島県鹿屋市串良町細山田地内の鹿屋串良インターチェンジのランプ部との接続点を起点とし、同市笠之原町地内の一般国道220号との接続点を終点とする全長6,145mの重要な路線である。

本路線が通過する大隅地域は、鹿児島ブランドを代表する「黒牛」、「黒豚」などの畜産業や広大な笠野原台地を生かした「さつまいも」、「茶」、「園芸作物」などの農業が盛んな地域であり、また観光面では鹿屋市の「大隅広域公園」や「かのや霧島ヶ岡公園」、本土最南端の「佐多岬」など自然を生かした観光資源が多く存在する地域であるが、同地域を南北に縦走する定時走行性を有した規格の高い道路がないことから、畜産業や農業の安定的な輸送、観光による地域活性化を阻害している状況にある。このような中、本路線は、大隅半島地域の骨格となる地域高規格道路である大隅縦貫道の一部区間として位置付けられており、広域交通ネットワークの形成を図り、地域の連携強化や物流の効率化を図るための重要な路線となっている。

現在、鹿屋串良インターチェンジと一般国道220号を結ぶ路線としては、県道高隈串良線、一般国道269号及び県道鹿屋環状線が現道として該当する。これらは歩道の整備が十分でない２車線道路であるうえ、近年の自動車交通量の増加に伴い交通混雑や交通事故が発生し、円滑且つ安全な交通が阻害されており、特に、本路線の現道区間となっている県道鹿屋環状線は幅員狭小な道路であるため、円滑且つ安全な交通が阻害され幹線道路としての機能が十分に発揮されていない状況にある。これに加え、平成27年に供用が予定されている鹿屋串良インターチェンジからの利用交通量が加われば、更なる交通混雑を招き、幹線道路としての機能を著しく低下させることが予測される。このため、県道高隈串良線、一般国道269号及び県道鹿屋環状線を利用せず、鹿屋串良インターチェンジと一般国道220号とのアクセスを強化する道路の整備が急務となっている。

本件事業の完成により、鹿屋串良インターチェンジと一般国道220号とのアクセス強化が図られ、一般国道269号等のバイパス的機能を果たす事により、一般国道269号等における自動車交通量の低減が図られ、円滑かつ安全な自動車交通が確保されることが認められる。

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、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、起業者が任意で環境への影響の調査等を行ったところ、騒音、振動及び大気質について環境基準等を満たすものと予測されている。

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、相当程度存するものと認められる。

⑵　失われる利益

起業者が行った調査等によると、本件事業により改変される区域に生息する可能性がある希少な動物、植物についての影響は軽微であると予測されている。

また、本件区間内の土地には、文化財保護法（昭和25年法律第214号）による周知の埋蔵文化財包蔵地が存在するが、起業者は鹿児島県教育委員会との協議により適切な措置を講じることとしている。

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。

⑶　事業計画の合理性

本件事業は、鹿屋串良インターチェンジと一般国道220号とのアクセス強化を図ることを主な目的として、道路構造令（昭和45年政令第320号）による第１種第３級の規格に基づく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、道路構造令等に定める規格に照らして合理的と認められる。

また、本件事業の事業計画は、平成12年３月７日に決定された都市計画と法面及び交差点隅切り部分を除き、基本的内容については整合しているものである。したがって、本件事業の事業計画は、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

⑴　事業を早期に施行する必要性

３⑴で述べたように、本地域における交通ネットワークの形成が必要であるとともに、現道は、歩道の整備が十分でない２車線道路であるうえ、近年の自動車交通量の増加に伴い円滑且つ安全な交通が阻害されており、東九州自動車道の開通に伴う交通量の増加が見込まれていることから、本件事業をできるだけ早期に施行する必要があると認められる。

また、地元自治体で構成された大隅総合開発期成会等から、本件事業の早期完成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。