○国土交通省告示第千三十五号

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。

平成二十七年十月五日

国土交通大臣　太田　昭宏

第１　起業者の名称　国土交通大臣

第２　事業の種類　一般国道３号改築工事（南九州西回り自動車道（22工区）「芦北出水道路」新設工事・熊本県葦北郡津奈木町大字千代字湯尻地内から水俣市古城一丁目地内まで）

第３　起業地

１　収用の部分　熊本県葦北郡津奈木町大字千代字湯尻、字原田、字小別當、字川内、字岩瀬及び字連石、大字岩城字鶴、字搦手、字ニタ連、字城、字陳尾、字日高、字沖田、字蔵迫、字久子及び字花岡並びに大字小津奈木字三嶽、字坂下、字丸岡、字赤松及び字白浜地内

熊本県水俣市小津奈木字白浜及び字塩山、大迫字軍崎、字浜田、字大丸、字丸尾、字陳平、字前田、字坂下、字陳下、字熊峯及び字千並、陳内字榎迫、字北園及び字石掘、ひばりケ丘並びに古城一丁目地内

２　使用の部分　熊本県葦北郡津奈木町大字千代字湯尻、字原田、字小別當、字川内及び字岩瀬、大字岩城字鶴、字搦手、字ニタ連、字城、字陳尾、字日高、字沖田、字蔵迫、字久子及び字花岡並びに大字小津奈木字三嶽、字坂下、字丸岡、字赤松及び字白浜地内

熊本県水俣市小津奈木字白浜及び字塩山並びに大迫字軍崎、字浜田、字大丸、字丸尾、字陳平、字前田、字坂下、字陳下、字熊峯及び字千並地内

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、熊本県葦北郡津奈木町大字千代字湯尻地内の津奈木インターチェンジ（仮称）から水俣市古城一丁目地内の水俣インターチェンジ（仮称）までの延長5.6kmの区間（以下「本件区間」という。）における「一般国道３号改築工事（南九州西回り自動車道（22工区）「芦北出水道路」）新設工事」（以下「本件事業」という。）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

起業者である国土交通大臣は、既に本件事業を開始していること、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おり、本件区間は、同法第13条第１項の指定区間に該当することなどの理由から、起業者は、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

(1)　得られる公共の利益

一般国道３号南九州西回り自動車道（以下「本路線」という。）は、八代市東片町字岡神地内の八代ジャンクションを起点とし、水俣市、出水市、阿久根市、薩摩川内市等を経由して鹿児島市田上八丁目地内の鹿児島インターチェンジに至る延長約140kmの自動車専用道路である。

本路線が通過する葦北郡津奈木町及び水俣市（以下「本件地域」という。）は、農業が盛んな地域であり、熊本県が生産量で全国１位である「なつみかん」は、県内生産量の３割を占めている。本件地域で生産された柑橘類は、主に一般国道３号及び既に供用済みである本路線の他の区間を経由して、陸上輸送により関東地方等に出荷されている。

本件地域には、物流等を担う唯一の主要幹線道路として一般国道３号があるが、本件区間に対応する一般国道３号（以下「現道」という。）は、物流等による通過交通に広く利用されるとともに、沿道には各種商業施設、事務所、住居等が集積し、沿道施設を利用する地域内交通が多いことなどから、通過交通と地域内交通とがふくそうし、交通混雑が発生するなど、主要幹線道路としての機能を十分に発揮できていない状況にある。

平成22年度道路交通センサスによると、現道の自動車交通量は、深川津奈木線～水俣田浦線間で19,352台／日であり、混雑度は1.87となっている。

本件事業の完成により、供用済み又は供用予定である本路線の他の区間と接続し、九州縦貫自動車道と連絡することで、本件地域と熊本県内外の各都市とを結ぶ広域的な高速交通ネットワークが形成され、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、物流の効率化等に寄与するとともに、本件区間が現道の通過交通を分担することで、現道の交通混雑の緩和が図られるなど、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、起業者が、「環境影響評価の実施について」（昭和59年８月閣議決定）等に基づき、平成８年６月に大気質、騒音等について環境影響評価を実施しており、その結果によると、いずれの評価項目においても環境基準等を満足すると評価されている。また、計画交通量の見直し及び環境影響評価以降に新たに得られた知見を踏まえ、起業者が平成27年２月に、環境影響評価法（平成９年法律第81号）等に準じて任意で環境影響評価の照査を実施したところ、いずれの評価項目においても環境基準等を満足するとされている。

また、同評価等によると、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ニホンウナギ及びツマグロキチョウ、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているサシバ等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Ⅱ類として掲載されているツルギキョウ及びナギランその他こ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小さいとされた種以外のものについては、保全措置の実施により影響が回避・軽減されるものと予測されている。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）による周知の埋蔵文化財包蔵地が３箇所存在するが、起業者は、熊本県教育委員会と協議を行い、今後、必要に応じて記録保存を含む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、本件地域と熊本県内外の各都市とを結ぶ広域的な高速交通ネットワークの形成を主な目的として、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、中央ルート案（以下「申請案」という。）、東側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。申請案と他の２案とを比較すると、申請案は、取得必要面積及び移転対象物件数は最も多いものの取得必要宅地面積及び移転対象住家数は中位であること、トンネル及び橋梁の施工延長を合計した構造物の総延長が最も短いこと、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すると、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、本件地域と熊本県内外の各都市とを結ぶ広域的な高速交通ネットワークを整備することにより物流の効率化等が図られるとともに、現道は交通混雑が発生しており、その緩和を図る必要があることなどから、本件事業を早期に施行する必要があると認められる。