(三)　道路の区域

区間	後変別更前	敷地の幅員	延長
京都市南区久世殿城町五〇八番一から同市南区久世殿城町五番一まで	後前	一一メートル 八・九	〇・〇キロメートル 〇・四四二

(四)　図面縦覧場所　近畿地方整備局及び同局京都国道事務所

〇九州地方整備局告示第六十四号

都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第六十三条第一項の規定により、都市計画事業の事業計画の変更を認可したので、同条第二項の規定において準用する同法第六十二条第一項の規定に基づき、次のとおり告示する。

平成二十九年三月二十二日

九州地方整備局長　小平田浩司

一　施行者の名称　福岡県

二　都市計画事業の種類及び名称　筑後中央広域都市計画公園事業九・六・五千一号及び九・六・八千一号筑後広域公園（名称変更前の平成八年建設省告示第二百八十九号筑後都市計画及び瀬高都市計画公園事業九・六・一号筑後広域公園）

三　事業施行期間　自平成八年二月二十九日至平成三十六年三月三十一日

四　事業地

収用の部分　変更なし

使用の部分　変更なし

〇九州地方整備局告示第六十五号

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。

平成二十九年三月二十二日

九州地方整備局長　小平田浩司

第１　起業者の名称　宮崎県

第２　事業の種類　一般国道219号改築工事（広瀬バイパス・宮崎県宮崎市佐土原町東上那珂字宮ヶ下地内から同市佐土原町下那珂字壱町田地内まで）

第３　起業地

１　収用の部分　宮崎県宮崎市佐土原町東上那珂字宮ヶ下及び釘元並びに下那珂字釘本、字東亀田、字小亀田、字毘沙門、字深廻、字柿内、字田宮及び字壱町田地内

２　使用の部分　宮崎県宮崎市佐土原町下那珂字深廻地内

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、宮崎県宮崎市佐土原町東上那珂字戸樋上地内から同市佐土原町下那珂字平権現前地内までの延長3,176ｍの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画とする「一般国道219号改築工事（広瀬バイパス）」（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

起業者である宮崎県は、既に本件事業を開始していること、一般国道219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、本件区間が宮崎県内に存することから、道路法第13条第１項の規定により宮崎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

本路線は、熊本県熊本市を起点とし、八代市、人吉市、宮崎県西都市等を経て宮崎市に至る延長170.6kmの幹線道路である。

宮崎県内における本路線は、西都市を経由し、重要港湾宮崎港及び宮崎空港を有する県都宮崎市に至る幹線道路であり、社会経済活動、沿線における地域住民の日常生活、物流等の通過交通を支えるほか、災害対策基本法（昭和36年法第223号）に基づき策定した「宮崎県地域防災計画」において、第１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、沿道に学校施設、事業所、住居等が連たん・集積していることによる地域住民の地域内交通と物流等の通過交通とがふくそうし、慢性的な交通混雑が発生しているほか、道路構造令（昭和45年政令第320号）に定める最小曲線長及び車線幅員等を満たさない区間が存するなど、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、宮崎市佐土原町下那珂で17,264台／日、宮崎市大字広原では17,291台／日であり、混雑度はそれぞれ1.33、1.43となっている。

本件事業の完成により、本件区間が現道の通過交通を転換することから、現道における交通混雑の解消が図られるなど、安全かつ円滑な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、起業者が平成13年８月から平成28年８月にかけて同法等に準じて任意で大気質、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、大気質及び振動については環境基準等を満足するとされており、騒音については環境基準を超える値がみられるものの、遮音壁を設置することにより、環境基準を満足するとされている。

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であるハヤブサ、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サシバ、ミナミメダカ、コガタガムシその他これらの分類に該当しない学術上又は稀少性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、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ナギラン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２箇所存在するが、いずれも、宮崎県教育委員会より工事に伴う影響はないとの回答を得ている。なお、工事施工中に遺跡等が発見された場合には、宮崎県教育委員会と十分協議を行い、必要に応じて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、現道における交通混雑の解消を主な目的として、道路構造令による第３種第１級の規格に基づき、４車線の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。