本路線が通過する熊本市は、九州中央部に位置し、平成24年４月に政令指定都市へ移行した70万人を超える人口を擁する都市であり、高速自動車国道九州縦貫自動車道のインターチェンジや九州新幹線の熊本駅、熊本港などの広域交通拠点が立地しているほか、熊本城などの観光資源を有することなどから、県内だけでなく周辺地域からの交通の流入も活発で、中心市街地では、本路線や一般国道57号等の主要幹線道路が放射状に形成され、交通の要衝となっている。

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、２車線道路であり、熊本市北区の既成市街地を南北に通過し、周辺に店舗、公共施設、住居等が存していることなどから、地域住民による地域内交通と県北地域と県央地域を往来する観光などによる通過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、熊本市北区植木町鐙田地内で28,931台／日であり、混雑度は1.73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等を分担することから、現道における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って得られる公共の利益は、相当程度存すると認められる。

⑵　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、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28年３月等に、同法等に準じて任意で大気質、騒音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、大気質等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、遮音壁の設置により環境基準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。

また、同調査によると、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及びキムラグモ類、準絶滅危惧として掲載されているチュウサギ、ハイタカ、ヒクイナ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デンジソウ、イヌハギ、バアソブ等、準絶滅危惧として掲載されているナガバノウナギツカミ、ミゾコウジュ等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は小さいとされている。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４箇所存在するが、このうち１箇所については既に発掘調査が完了しており、適切な措置が講じられている。起業者は、今後、残る３箇所についても熊本県教育委員会と協議の上、必要に応じて発掘調査等を行い、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。

⑶　事業計画の合理性

本件事業は、現道における交通混雑の緩和を主な目的として、道路構造令（昭和45年政令第320号）による第３種第１級の規格に基づく４車線の道路を現道のバイパスとして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、本件事業の事業計画は、平成11年５月７日に都市計画決定され、平成25年１月８日に変更決定された都市計画と、のり面等を除き基本的内容について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

⑴　事業を早期に施行する必要性

３⑴で述べたように、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。

また、熊本市長を会長とする国道３号植木バイパス建設促進期成会より、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。

⑵　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、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　熊本県熊本市北区役所

第６　収用又は使用の手続が保留される起業地

熊本県熊本市北区下硯川町字六反畑及び字山道地内

○国土交通省告示第二百三十八号

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。

平成二十九年三月二十七日

国土交通大臣　石井　啓一

第１　起業者の名称　国土交通大臣

第２　事業の種類　一級河川木曾川水系揖斐川改修工事（岐阜県海津市南濃町太田字町通地内から同市南濃町安江字河原南地内まで）

第３　起業地

１　収用の部分　岐阜県海津市南濃町太田字町通及び安江字河原南地内

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、岐阜県海津市南濃町太田字町通地内から同市南濃町安江字河原南地内までの一級河川木曾川水系揖斐川（以下「揖斐川」という。）右岸の延長557ｍの区間（以下「本件区間」という。）における「一級河川木曾川水系揖斐川改修工事」（以下「本件事業」という。）である。

本件事業は、河川法（昭和39年法律第167号）第３条第１項に規定する河川のうち、一級河川に関する事業であり、法第３条第２号に掲げる河川法が適用される河川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、一級河川の管理は、河川法第９条第１項の規定により国土交通大臣が行うものとされており、本件区間は同条第２項に規定する指定区間に指定されていない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。