［号を削る。］	四十九　日本原子力発電株式会社敦賀発電
四十五　［略］	五十　所　一号炉
	［同上］

備考　表中の［　］の記載は注記である。

○中部地方整備局告示第六十二号

平成二十八年中部地方整備局告示第百三十七号により定めた菊川水系牛淵川に係る洪水浸水想定区域、浸水した場合に想定される水深及び浸水の継続時間を変更したので、水防法（昭和二十四年法律第百九十三号）第十四条第四項の規定により準用する同条第二項及び第三項並びに水防法施行規則（平成十二年建設省令第四十四号）第二条の規定に基づき、告示する。

その関係図面は、中部地方整備局及び浜松河川国道事務所に備え置き、一般の縦覧に供する。

平成二十九年六月二日　中部地方整備局長　塚原　浩一

○中部地方整備局告示第六十三号

水防法（昭和二十四年法律第百九十三号）第十四条第一項及び第二項並びに水防法施行規則（平成十二年建設省令第四十四号）第二条に基づき、鈴鹿川水系安楽川に係る洪水浸水想定区域並びに浸水した場合に想定される水深及び浸水の継続時間を定めたので、同法第十四条第三項及び同規則第三条第一項の規定に基づき、告示する。

その関係図面は、中部地方整備局及び三重河川国道事務所に備え置き、一般の縦覧に供する。

平成二十九年六月二日　中部地方整備局長　塚原　浩一

○中部地方整備局告示第六十四号

水防法（昭和二十四年法律第百九十三号）第十四条第一項及び第二項並びに水防法施行規則（平成十二年建設省令第四十四号）第二条に基づき、宮川水系勢田川に係る洪水浸水想定区域並びに浸水した場合に想定される水深及び浸水の継続時間を定めたので、同法第十四条第三項及び同規則第三条第一項の規定に基づき、告示する。

その関係図面は、中部地方整備局及び三重河川国道事務所に備え置き、一般の縦覧に供する。

平成二十九年六月二日　中部地方整備局長　塚原　浩一

○九州地方整備局告示第百二十七号

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。

平成二十九年六月二日

九州地方整備局長　小平田浩司

第１　起業者の名称　鹿児島県

第２　事業の種類　一般国道504号改築工事（広瀬道路・鹿児島県薩摩郡さつま町広瀬字長谷地内から同町広瀬字篠田地内まで）

第３　起業地

１　収用の部分　鹿児島県薩摩郡さつま町広瀬字長谷、字中尾及び字篠田地内

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、鹿児島県薩摩郡さつま町求名字井ノ尻地内から同町田原字布田地内までの延長5,769ｍの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画とする「一般国道504号改築工事（広瀬道路）」（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

起業者である鹿児島県は、既に本件事業を開始していること、一般国道504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、本件区間が鹿児島県内に存することから、道路法第13条第１項の規定により鹿児島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

⑴　得られる公共の利益

本路線は、鹿児島県鹿屋市を起点とし、霧島市、同県薩摩郡さつま町を経由して出水市を終点とする延長165.0kmの幹線道路である。

本路線は、鹿児島県鹿屋市及び出水市と、中間地点の霧島市の鹿児島空港及び高速自動車国道九州縦貫自動車道鹿児島線の溝辺鹿児島空港インターチェンジを結んでおり、沿線地域の社会経済活動及び地域住民の日常生活を支える地域内交通並びに物流等の通過交通を支えているほか、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）に基づく鹿児島県地域防災計画において、第一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、幾度となく自然災害による通行止めが発生しているほか、道路構造令（昭和45年政令第320号）に定める車道幅員、最小曲線半径及び最急縦断勾配を満たさない箇所が存するなど、幹線道路としての機能を十分に発揮していない状況にある。

本件事業の完成により、現道における災害危険箇所を回避し、線形不良箇所等を解消する新たな道路が整備され、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。

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、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、起業者が同法等に準じて、任意で平成24年３月から平成29年３月にかけて大気質、騒音及び振動等について環境影響調査を実施しており、その結果によると環境基準等を満足するとされている。

なお、工事期間中の資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る大気質（粉じん）については、大型車の月当たりの走行台数の上限を遵守することにより環境保全目標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。

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種であるオオタカ、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ツマグロキチョウ、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているミゾゴイ、ウラナミジャノメ本土亜種、コガタノゲンゴロウ、ヤマトシマドジョウ、マシジミ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ＩＢ類として掲載されているツクシアブラガヤ、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているマルバテイショウソウ、サツマアザミ、スブタ、ヤマコンニャク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ない又は小さいとされた種以外のものについても、保全措置の実施により影響が回避・軽減されると予測されている。