

○沖縄総合事務局告示第二十九号

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、次のとおり告示する。

平成二十一年 七月 二十一日

沖縄総合事務局長 竹澤 正明

第1 起業者の名称 沖縄県

第2 事業の種類 県道高野西里線改築工事(沖縄宮古島市平良字東仲宗根添細竹地内から同市平良字西里アラバ地内まで)

第3 起業地

1 収用の部分

沖縄県宮古島市平良字東仲宗根添細竹、同市平良字西里アラバ地内

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、以下の通り、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、沖縄県宮古島市平良字東仲宗根添細竹地内から同市平良字西里地内までの延長2,900mの区間(以下「本件区間」という。)を全体計画区間とする「県道高野西里線改築工事」(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号の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

県道高野西里線(以下「本路線」という。)は、道路法第7条の規定により沖縄県知事が県道に認定した路線であり、沖縄県は、同法第15条の規定により本路線の道路管理者であることから、本件事業を遂行する十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、沖縄県宮古島市平良字東仲宗根添細竹地内を起点とし、同市平良字西里地内の一般国道390号との接続点を終点とする総延長10,690mの路線であり、宮古島の交通拠点である宮古空港及び平良港から、観光関連施設が存する「宮古島南岸・東平安名リゾート地域」や「トゥリバー地域」へのアクセス道路として、宮古島地域の観光・リゾート産業の振興に大きく寄与する道路である。

しかしながら、本路線のうち、県道保良西里線との交差点から県道平良城辺線までの延長約2,900m区間（以下「現道」という。）は、道路幅員6.0m程度の狭小な2車線道路であり、道路構造令（昭和45年政令第320号）に定める曲線半径の基準に満たない屈曲部が4箇所あるため、車両の安全かつ円滑な交通に支障をきたしている。また、現道は、高野、細竹及び盛加の各集落を結び、周辺には宮原小学校、鏡原小・中学校等があり、沿線住民の生活道路及び通学路として利用されているが、歩道が未整備であるため、歩行者等の安全かつ円滑な通行も確保されていない状況である。

本事業の完成により、道路構造令第4種第3級に基づく幅員18mの線形の良好な道路が整備され、安全で円滑な自動車交通が図られ、歩行者等と自動車の交通が分離されることにより、歩行者等の安全な通行が確保される。

なお、本事業が生活環境等に与える影響については、本事業は、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19年7月に同法等に準じて、大気質、騒音及び振動について環境影響評価を実施したところ、いずれの項目についても環境基準等を満足すると評価されている。

したがって本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。

(2) 失われる利益

上記の環境影響評価その他の調査によると、本件区間内及びその周辺の土地において、環境省レッドデータブックに掲載されている絶滅危惧ⅠB類オオクイナ、絶滅危惧Ⅱ類サキシマスジロ、サシバ、オキナワソケイ、準絶滅危惧ミヤコマドボタル、沖縄県レッドデータブックに準絶滅危惧として掲載されているミフウズラ、リュウキュウコノハズクが確認されている。本事業により、生息環境の一部が改変されることになるが、本事業は現道を拡幅する工事であることから、改変区域周辺には同様の環境が広く分布し、現状の環境が保たれることから、生息環境に及ぼす影響は極めて小さいものと認められる。

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）により起業者が保護のため特別の措置を講ずべき文化財は見受けられない。

したがって、本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

本事業は、自動車及び歩行者の安全かつ円滑な交通を確保することを主な目的とし、道路構造令第4種第3級の規格に基づき2車線の道路を現道拡幅し、歩道を備えた道路を整備する事業である。本事業の事業計画は、道路構造令に定める規格に整合してい

ると認められる。

本件区間におけるルートについては、現道拡幅案(申請案)のほか、起点から、細竹地区までの区間は申請案と同様のルートを進み、盛加地区において申請案の北側を通過し、終点に至る北バイパス案及び起点から細竹地区までの区間は申請案と同様のルートを進み、その後申請案の南側を通過し、盛加集落内を経由して終点に至る南バイパス案について検討が行われている。申請案と他の2案を比較すると、申請案は、取得必要面積は3案の中で最も少なく市道や農道の分断が無いこと、事業費が最も廉価であること、土工量が3案中で最も少なく施工期間が短いことなどから、社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案して申請案が最も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、得られる公益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ので、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、現道は車道幅員が狭小のうえ、線形不良で歩道も設置されていないことから、安全かつ円滑な交通が阻害されている状況であり、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、宮古島市長や地元区長から本件事業の早期完成に関する強い要望がある。

以上のことから、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。

(2) 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、すべて本件事業の用に恒久的に供される範囲にとどめられていることから、収用の範囲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条各号の要件をすべて充足すると判断される。