

○沖縄総合事務局告示第三十四号

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。

平成二十五年七月八日

沖縄総合事務局長 河合 正保

第1 起業者の名称 沖縄県

第2 事業の種類 県道平良下地島空港線改築工事（沖縄県宮古島市平良字久貝ムイ原地内から同市伊良部字池間添長山地内まで）

第3 起業地

- 1 収用の部分 沖縄県宮古島市平良字久貝ムイ原、字久貝西ムイ原、字久貝大濱地内及び同市伊良部字池間添長山地内
- 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、沖縄県宮古島市平良字久貝ムイ原地内から同市伊良部字池間添長山地内までの延長6,500mの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする「県道平良下地島空港線改築工事」（以下「本件事業」という。）のうち上記の起業地にかかる部分である。

本件事業は、道路法（昭和27年法律第180号）第3条第3号に掲げる都道府県道であることから、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

県道平良下地島空港線（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となることから、起業者である沖縄県は、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久貝ムイ原地内の国道 390 号との交差点を起点とし、同市伊良部字佐和田前原地内の下地島空港入口を終点とする延長 14.9 km の宮古島と伊良部島を結ぶ道路である。

本路線の終点側にある伊良部島は、宮古島の西方に位置する離島で、現在、伊良部島と宮古島間の交通手段は、フェリーと高速船による定期航路が就航している。

しかし、フェリーや高速船による定期航路は、冬季波浪時や台風時に欠航することから、生活物資の輸送、宮古島への通勤通学にも支障を来しており、不便を生じている。また、医療施設においても、伊良部島には緊急を要する重症患者に対応できる総合病院がないために、救急患者が発生した場合には、フェリー等により島外の救急医療施設へ搬送しなければならない状況にある。

本事業の完成により、伊良部島と宮古島の間に「伊良部大橋」が架橋され、宮古島と伊良部島の自由な往来が可能となり、円滑な交通が確保されることから、通勤通学の利便性及び観光地への周遊性が向上し、観光産業の振興等により地域の活性化が図られるとともに医療サービスの向上に寄与することが認められる。

なお、本事業が生活環境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）に基づく環境影響評価の実施対象外の事業であるが、沖縄県環境影響評価条例（平成 12 年沖縄県条例第 77 号）に基づき、起業者が環境影響評価を実施したところ、大気質、騒音及び振動に関していずれの評価項目においても環境に及ぼす影響は小さく、環境基準等を満足すると評価されている。

また、赤土等による水の濁りについては、沖縄県赤土等流出防止条例（平成 6 年 10 月 20 日沖縄県条例第 36 号）に基づき赤土等流出防止対策を講ずることによって、環境基準等を満足するとされており、起業者は、本事業の施行に当たり、これらの保全対策を実施することとしている。

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等によると、本件区間内及びその周辺の土地において、動物については、文化財保護法（昭和 25 年法律第 214 号）による天然記念物であるキシノウエトカゲ、キンバト、オカヤドカリ、オオナキオカヤドカリ、ムラサキオカヤドカリ及びナキオカヤドカリ、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）における国際希少野生動植物種であるコアジサシ、アオウミガメ、アカウミガメ及びタイマイ、国内希少野生動植物種であるハヤブサ等の生息が確認されている。キシノウエトカゲ及びオカヤドカリ類については、生息環境が一部改変されるが、改変部分のごく僅かであることなどから、影響は小さいとされている。キンバト、コアジサシ及びハヤブサについては、

営巣が確認されておらず、周辺に同様の生息環境が広く存在することなどから影響は小さいとされている。ウミガメ類については、上陸・産卵が確認されていることから、起業者は専門家の指導助言を受け、保全措置を講じているほか、事後調査を実施し、環境影響の程度が著しい場合は、適切な措置を講じることとしている。

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コウシュンウマノスズクサ、イソフジ等が確認されているが、起業者は、工事による改変区域で生育が確認された場合には、専門家の指導助言を受け、必要な保全措置を講じることとしている。

なお、本件区間内の土地には、文化財保護法による周知の埋蔵文化財包蔵地は存在しておらず、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、離島の地域住民の生活環境改善を図るため、交通の利便性を改善することを目的とし、道路構造令（昭和 45 年政令第 320 号）による第 3 種第 3 級の規格に基づき、2 車線の道路を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。

また、本件区間におけるルートについては、架橋ルートの決定を受けて宮古島側取付道路、伊良部島側取付道路のルートについて検討を行っている。架橋ルートは、申請された曲線迂回案のほか、北側最短ルート案、南側移動案、最南端ルート案等 6 案について検討が行われている。曲線迂回案と他の 5 案を比較すると、曲線迂回案は、海上距離が 6 案中中位であるが、サンゴ生息域、漁業権区域に与える影響は小さく、水深の深い箇所の通過距離が短いため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、曲線迂回案が最も合理的であると認められる。宮古島取付道路ルートは、申請された現道拡幅案のほか、バイパス案と土地改良区通過案の 3 案について検討が行われている。現道拡幅案と他の 2 案を比較すると、現道拡幅案は取得必要面積が少ないこと、土地の改変面積が小さく自然環境に及ぼす影響が小さいこと、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して現道拡幅案が最も合理的であると認められる。伊良部島側取付ルートは、申請された T 字交差案のほか Y 字交差案の 2 案について検討が行われている。T 字交差案と Y 字案を比較すると、T 字交差案は取得必要面積が少ないこと、施工延長が短く事業費が廉価なこと、自然環境に及ぼす影響が低減されることなどから、社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案して T 字交差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、交通の利便性が悪く、唯一の交通手段である定期船が天候により度々欠航し、離島での日常生活に大きな影響を与え、救急患者は島外病院へ搬送せざるを得ない状況であることから、できるだけ早期に円滑な自動車交通の確保を図る必要があると認められる。

また、伊良部架橋促進協議会等より、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。

(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。