

○沖縄総合事務局告示第八号

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。

なお、起業地の一部について収用又は使用の手続きが保留されるので、法第三十三条の規定に基づきその旨をあわせて告示する。

平成三十年三月六日

沖縄総合事務局長 能登 靖

第1 起業者の名称 沖縄県

第2 事業の種類 県道石垣空港線道路改築事業（沖縄県石垣市字平得平得地内から同市字盛山盛山地内まで）並びに県道、市道及び農業用道路付替工事

第3 起業地

1 収用の部分 沖縄県石垣市字平得平得、字真栄里慶田山、字真栄里東原、字真栄里田原、字真栄里上原、字大浜田原、字大浜南後原、字大浜フルスト、字大浜カンド原、字大浜浦原、字大浜西浦原、字大浜大道原、字大浜ヨナタ原、字宮良高山原、字宮良ナーバカ原、字宮良神田原、字宮良山崎、字宮良牧中、字白保与那原、字白保登武野、字盛山南ウロン、字盛山牧那真及び字盛山盛山地内

2 使用の部分 沖縄県石垣市字大浜大道原及び字宮良高山原地内

第4 事業の認定をした理由

申請にかかる事業は、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、沖縄県石垣市字平得平得地内の平得交差点から同市字盛山盛山地内までの全長8,88kmの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする「県道石垣空港線道路改築事業並びに県道、市道及び農業用道路付替工事」（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項に掲げる都道府県道に関する工事であり、法第3条第1号に掲げる道路法が適用される道路に関する事業に該当する。

さらに、本件事業の施行により遮断される県道、石垣市道及び石垣市又は石垣島土地改

良区が管理する農業用道路の従来の機能を維持するための付替工事は、法第3条第1号及び第5号に掲げる地方公共団体が設置する道路及び農業用道路に該当する。

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

県道石垣空港線（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、石垣市字平得平得地内の平得交差点を起点とし、旧石垣空港跡地内を縦断後、北東へほぼ直進し、途中、一般県道大浜富野線及び石垣市道等と交差する外、石垣島土地改良区内を通過し、終点付近で県管理(指定区間外)である一般国道390号と交差のうえ、同市字白保地内の「新石垣空港」(以下、「新空港」という。)に至る地点を終点とする延長9.37kmの新設道路で、石垣市街地(以下「市街地」という。)及び市街地内に位置する石垣港と、新空港のアクセス強化等を目的としている。

新空港開港以前に運用されていた旧空港は、市街地に隣接する同市字真栄里地内に位置し、平得交差点から北に約1kmにあつて、市街地及び石垣港からの交通の利便性は良好であったが、新空港は石垣島のほぼ東端、白保集落の北に位置しているため、市街地及び石垣港(730交差点)からの当該距離は約15kmに及んでおり、移動距離及び移動時間が増大している。

また、石垣港は重要港湾に指定され、石垣港と周辺離島(竹富町・与那国町)、九州及び沖縄本島等を結ぶ八重山圏域の拠点であり、地元住民をはじめ多くの観光客等に利用されており、飛行機で石垣島に来島した観光客のほとんどが、石垣港経由で竹富町等の島々を訪れている。

一方、本県は国内有数の観光リゾート地として評価を得ており、入域観光客数は平成26年度において初の700万人台を記録する等、順調な伸びを示しており、このような中、新空港は沖縄県が設置・管理する地方管理空港として平成25年3月7日に開港した。当空港は、2,000m滑走路が整備されたことから、中型ジェット機の利用が可能となり、就航機材の大型化や路線数及び便数の増加により、国内外からの観光客を含む乗降客数が大きく増加している。当空港からの入域観光客の増加により、石垣島内の国指定名勝「川平湾及び於茂登岳」や白保海岸等の主要観光地のみならず、石垣港を交通拠点としてほぼ全域が国立公園となった西表島をはじめとする竹富町の周辺離島への入域観光客も増加しており、八重山圏域の観光資源を活用した周遊観光の発展に大きくつながっている。

また、新空港における就航機材の大型化により、航空貨物コンテナ輸送が可能となる等、観光客を含む乗降客数及び貨物取扱量が増加傾向にある。このため、現在、駐機場の拡張工事や国際線旅客ターミナルの増改築計画等による空港処理能力の拡大が進められており、拠点空港である那覇空港の平成 32 年3月末に予定している増設滑走路の運用開始と併せて、今後も利用客のさらなる増加が見込まれている。

新空港開港後、石垣島内の周遊観光で利用されているレンタカーの増加に加え、西表島等への住民の利便性や周遊観光の促進のため、石垣港と新空港間を直接結ぶ新規路線バス・系統4平得大浜白保経由空港線等が開設されるなど、新空港開港に伴い島内の交通量が9%近く増加しておりアクセス強化が必要となっている。

本路線が通過する旧石垣空港跡地は、石垣市において「石垣空港跡地利用基本計画（平成24年3月）が策定され、新たな整備計画が進められており、当該跡地の本路線沿線は、石垣市庁舎や消防庁舎をはじめ、県立八重山病院などの重要公共施設の移転計画も進められており、移転後は多くの市民が利用することから混雑が予想される。

新空港と市街地及び石垣港を結ぶ現況道路は、最短経路である石垣市道宮良産業道路及び農業用道路等からなる経路と、主要な幹線道路である一般国道390号がある。

新空港の開港以降にレンタカーを始めとする交通量が増加しているものの、石垣市道宮良産業道路や農業用道路の規格は道路構造令の基準を満たしておらず、また石垣島土地改良区内を通過する片側 1 車線の道路であるため、トラクター等の農業用車両の通行や農作業での利用と通過交通が錯綜し、円滑かつ安全な交通が著しく阻害されている状況にある。

一般国道390号は、市街地から海岸線に沿って石垣島の東海岸を縦断し、字大浜（大浜集落及び磯辺集落）、字宮良、字白保の各集落を通過しており、大浜集落内には大浜小学校、大浜中学校が位置し、磯辺集落周辺には県営団地として磯辺団地、磯辺第二団地、宮良団地、宮良集落内には宮良小学校、県立八重山特別支援学校、白保集落内には白保小学校、白保中学校がそれぞれ配置されている。当国道は地域住民の通勤、通学、買い物等の日常生活の利用に供される生活道路としての役割も担っているが、歩道幅員が狭く（歩道幅員2.0m以下2箇所、1,025m）停車帯も未整備であり道路構造令（昭和45年政令第320号）の基準を満たしておらず、歩行者及び車両の安全かつ円滑な通行が妨げられている状況にある。また、農地へのアクセスのためにトラクター等の農業用車両が頻繁に利用しており、普通乗用車のみならずバス等の大型車両の円滑な通行を阻害する一因にもなっている。加えて、新空港開港に伴うバス路線の新規開通や空港関連大型車の交通量増大により、そのような状況は悪化している。このため、集落内の国道において速度制限や路面標示による交通安全対策と合わせて、通過交通を抑制するため一般県道大浜富野線へ迂回させる等の対策が講じられている。

新空港開港後、観光客数の増加に伴う通過交通の増大により、新空港から市街地にかけての地域において事故が増加している。また平得交差点から字大浜集落に至る区間は、交通渋滞が朝夕の通勤時間帯において発生しており、特に平得交差点は八重山保健所付近まで約900mもの渋滞が頻繁に発生している。

また、一般国道390号は高潮の影響を受けないものの、台風や局地的な集中豪雨等で道路の冠水による通行規制が度々行われており、県と石垣市の行政機関において対策中であるが、現在でも冠水による通行止めは解消されていない。

直近では平成 29 年 4 月 26 日に観測記録を上回る豪雨に見舞われ、小中学校、行政機関、医療福祉施設や商業施設が立地する真栄里地区及び磯辺地区において、長時間にわたる道路冠水が発生し通行規制が行われた。沿道家屋の床下浸水被害のみならず通行車両が故障停止するなど、空港と市街地及び地域住民の通勤等日常生活の利用による地域内の円滑な交通に大きく支障をきたしており、主要幹線道路としてまた第一次緊急輸送道路としての機能を十分に発揮していない状況にある。

さらに、一般国道 390 号は海岸沿いに位置することから、沖縄県土木建築部海岸防災課が行った「沖縄県津波被害想定調査（平成 25 年 3 月）」において、そのほとんどが浸水区域と予測されており、災害発生時における緊急避難に支障をきたす恐れが生じている。

本件事業の完成により、設計速度が速く、線形が良好で、安全かつ円滑な自動車交通を確保し、市街地及び石垣港と新空港のアクセスの強化等を図ることができ、これに加え、旧空港の跡地利用及びその防災拠点を支援することができる。また、石垣市道宮良産業道路、農業用道路及び一般国道 390 号における通過交通を本路線が分担することによって、安全な交通を確保し、沿道地域における生活環境の改善が期待される。

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は、本件事業は、「環境影響評価法」（平成 9 年法律第 81 号）及び「沖縄県環境影響評価条例」（平成 12 年条例第 77 号）で定める環境評価対象外の事業であるが、環境影響評価法等に準じて平成 23 年 1 月に調査計画を策定のうえ、各評価項目に応じて平成 23 年 2 月～平成 27 年 3 月までの間、計 6 回に分け任意にて本件事業地周辺における環境影響調査を実施しており、その結果によると、大気質及び騒音、振動については法令に定められた基準を満足するとされている。

一方、土地の造成工事等により、本件事業地周辺の河川への赤土等の流出による水の濁りが考えられるが、沖縄県条例に基づく赤土等流出防止対策を講じるものであることから、環境基準値を満足するものと予測される。また、橋梁の施工による河川の汚れについては、宮良川内において橋脚・橋台の工事に際し影響が考えられるが、拡散防止工、濁水処理プラント利用により、河川水質の変化の程度は小さいと予測されている。

さらに、本件事業地周辺で確認された陸上植物のうち重要な種は、環境省レッドリストに絶滅危惧ⅠA類として記載されているイシガキカラスウリ、絶滅危惧ⅠB類に記載されるクサミズキ、絶滅危惧Ⅱ類に記載されるオキナワソケイ、準絶滅危惧に記載されるリュウキュウコクタン（ヤエヤマコクタン）、沖縄県のレッドデータおきなわに絶滅危惧ⅠB類として記載されるハナシンボウギ、絶滅危惧Ⅱ類に記載されるヤエヤマアオキ等の 14 種で、そのうち改変区域内において確認された 6 種は個体が消失するものと予想されるが、工事前に生息適地に移植することや新たな群落形成を促

すため植栽を行う等、環境保全措置を講じることにより、存在が困難となる重要種は生じないと予測されている。

次に、水生動物の重要種の中で、魚類は環境省レッドリストに絶滅危惧ⅠA類として記載されるツバサハゼ、アゴヒゲハゼ等の13種、底生動物は環境省レッドリストに絶滅危惧Ⅰ類として記載されるカタシノミミミガイ、コウモリミミガイ、オウトウハマシイノミガイ、キヌメハマシイノミガイ、絶滅危惧Ⅱ類に記載されるタイワンヒルギシジミ等の60種が確認され、このうち橋梁施工により影響が考えられる宮良川において、5種が個体群の存続に変化が生じると予測されるが、工事前に生息適地に移動すること等、環境保全措置を講じることにより、変化が低減されると予測されている。

また、陸上動物の重要種の中で、哺乳類は環境省レッドリストに絶滅危惧ⅠB類として記載されるヤエヤマコキクガシラコウモリ、沖縄県のレッドデータおきなわに準絶滅危惧として記載されるヤエヤマオオコウモリ等のコウモリ類が4種、鳥類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）による国内希少野生動植物種であるカンムリワシ、ハヤブサ、キンバト、環境省レッドリストに絶滅危惧ⅠB類として記載されるリュウキュウツミ等の18種、爬虫類は文化財保護法（昭和25年法律第214号）に基づく天然記念物であるヤエヤマセマルハコガメ、キノウエトカゲ、環境省レッドリストに準絶滅危惧として記載されるサキシマキノボリトカゲ、イシガキトカゲ等の6種、昆虫類は環境省レッドリストに準絶滅危惧として記載されるイシカワシジミ、シロオビヒカゲ等の3種、甲殻類は文化財保護法に基づく天然記念物であるオカヤドカリ、コムラサキオカヤドカリ、オオナキオカヤドカリ、ムラサキオカヤドカリ、ナキオカヤドカリ等の8種、陸産貝類は環境省レッドリストに準絶滅危惧として記載されるゴマオカタニシ、リュウキュウゴマオカタニシ、スターンズギセル（スタアンズギセル）、ヨワノミギセル、ツヤカサマイマイ、クロイワヒダリマキマイマイ、ナガシリマルホソマイマイ等の10種、クモ類は環境省レッドリストに絶滅危惧Ⅱ類として記載されるイシガキキムラグモ1種の計50種が確認され、このうち工事実施による影響については、宮良川周辺の樹林地での繁殖の可能性が高いリュウキュウツミの他、盛土・切土等による改変が比較的大きい宮良川から宮良の区間において、10種（爬虫類2種、陸産貝類7種、クモ類1種）の重要種及び樹林地を流れる沢で確認した2種の合計12種に対して変化が生じると予測されるが、リュウキュウツミの繁殖期（2月中旬～7月上旬）を避けて工事計画を図ることや工事前に生息適地に移動する等、加えて、道路等の存在及び供用時には、移動障害やロードキル等が生じると予測されるものの、小動物用の道路下横断路の設置等、環境保全措置を講じることにより、変化が低減されると予測されている。

重要種の陸上動物のうち、国指定特別天然記念物のカンムリワシについては、主な生息樹林地等を回避する等、路線選定時から影響を低減する配慮がなされており、工事の実施による繁殖状況や生息状況の変化は小さいものと予測されている。一方、宮良川周辺の樹林地を通過する区間では、ロードキルによる影響が生じるものと予測されていることから、速度超過対策、餌動物の誘因防止、道路の見通し対策等の環境保全措置を講じることにより、ロードキルによる影響は低減できると予測されている。

さらに、本件事業地内の新轟橋施工区間のA2架台付近の洞穴内に生息するコウモリ類について、その種や生息状況について調査を実施した。その結果、調査対象の洞穴の空洞部は空洞をさけた深礎杭4本によってはさまれ、内部空間は維持される。また、洞穴内には環境省レッドリストに絶滅危惧IB類として記載されるカグラコウモリの出産・哺育や天井部で懸下利用が確認されたことから、優先順位の高い保全対象とし、その保全配慮として、工期配慮、樹林伐採面積の配慮、振動・騒音への配慮を実施するとともに、モニタリング調査によりカグラコウモリの出産哺育コロニーの消滅を確認したのち、施工開始するものとしている。

他方、確認されている文化財、史跡、天然記念物等については、その存在を考慮し迂回した事業計画となっているものの、本件事業地に近接する文化財等も存していることから、本件事業による土地の改変の際に、新たな文化財等が確認された場合には、石垣市教育委員会との協議により、適切な措置を講じることとしている。

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、新空港から石垣市中心市街地までの交通混雑の緩和及び安全な交通を確保し、沿道地域における生活環境の改善を図る目的で道路構造令第4種第1級の規格に基づく4車線道路及び第3種第2級の規格に基づく2車線道路を建設するものであり、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、本件事業を施行するにあたっては、まず起終点にて供用開始されている一般国道390号バイパスとの交差点及び石垣空港線との交差点の位置を考慮し、周辺地域への影響、地域の土地利用状況、潰地及び支障物件の多少、工事施工の難易度、経済性等の面から、A案北側ルート、B案中央ルート及びC案南側ルートの3案で検討を行っているが、A案は路線延長は3案中最も短く、アクセスは最も良い。旧空港の跡地利用計画を支援でき、土地改良区を分断するものの、支障物件数は最も少ない等、地域住民に与える影響は最も小さい。また、災害時に活用でき、施工期間はB案と同期間であるが、事業費は最も安価であることから、技術的、社会的及び経済的な面から総合的に判断し、最良の案である。B案中央ルートでは路線延長はA案より長いが、A案と同様に旧空港の跡地利用計画を支援できる。支障物件数はA案より多いものの、土地改良区を極力避けるよう計画されており、農地に与える影響はA案より小さい。一方、国指定天然記念物として宮良川河口に広がる石垣島最大のマングローブ林である「宮良ヒルギ林」に与える影響は他案に比較し大きく、施工期間はA案と同期間であるが、事業費はA案より高額であることから、技術的、社会的及び経済的な面から総合的に判断し、合理的な案とはいえない。C案は路線延長は3案中最も長く、市街化した一般国道390号を拡幅するため、支障物件も3案中最も多い等、地域住民に与える影響は3案中最も大きい。一方、当国道を有効に活用できる外、白保及び宮良集落背後を通過するため、新たな沿道開発が期待できるが、施工期間は3案中最も長く、事業費も3案中最も高額であることから、技術的、社会的及び経済的な面から総

合的に判断し、合理的な案とはいえない。以上 3 案について総合的に比較検討した結果、A 案が技術的、社会的及び経済的諸条件において最も合理的であると認められる。

したがって、本件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、一般国道 390 号は歩道幅員が狭く、また新空港開港に伴うバス路線の新規開通や空港関連大型車の交通量増大により、安全かつ円滑な交通が妨げられており、農地へのアクセスのため農業用車両の利用による一般の通行の障害で普通乗用車のみならずバス等の大型車両の円滑な通行を阻害する一因にもなっている。

また、台風や局地的な集中豪雨等で道路の冠水による通行規制や通行止めも度々起きている。市街地及び石垣港と新空港のアクセスの強化に加え、安全な交通を確保し沿道地域における生活環境の改善を図るためにも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、石垣市より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

#### 第 5 法第 26 条の 2 第 2 項の規定による図面の縦覧場所 沖縄県石垣市役所

#### 第 6 収用又は使用の手続が保留される起業地

沖縄県石垣市字平得平得、字真栄里慶田山、字真栄里東原、字真栄里田原、字真栄里上原、字大浜田原、字大浜南後原、字大浜フルスト、字大浜カンド原、字大浜浦原、

字大浜西浦原、字大浜大道原、字宮良高山原、字宮良神田原、字宮良山崎及び宮良牧  
中地内