

平成25年9月17日判決言渡 同日原本領収 裁判所書記官

平成21年(行ウ)第91号 事業認定処分取消請求事件

口頭弁論終結日 平成25年5月7日

判 決

当事者等 別紙当事者等目録1から3までのとおり

主 文

- 1 原告らの請求をいずれも棄却する。
- 2 訴訟費用は原告らの負担とする。

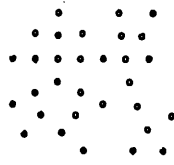
事 実 及 び 理 由

#### 第1 請求

内閣府沖縄総合事務局長が平成20年8月27日付けでした新石垣空港整備事業、これに伴う附帯工事並びに一般国道390号及び農業用道路付替工事についての土地収用法16条所定の事業の認定を取り消す。

#### 第2 事案の概要

- 1 本件は、沖縄県が沖縄県石垣市(以下「石垣市」という。)に設置した公共の用に供する飛行場(以下「新石垣空港」という。)の敷地の一部の土地を共有する原告らが、内閣府沖縄総合事務局長(以下「処分行政庁」という。)が新石垣空港整備事業、これに伴う附帯工事並びに一般国道390号及び農業用道路付替工事(以下「本件事業」という。)について土地収用法16条に規定する事業の認定(以下「本件事業認定」という。)をしたことにつき、本件事業認定は、その事業計画が土地の適正かつ合理的な利用に寄与するものではなく、また、土地を収用し、又は使用する公益上の必要があるものではないし、起業者である沖縄県が本件事業を遂行する十分な意思と能力を有する者ではないなど、本件事業が同法20条2号から4号までに該当しないにもかかわらずされた違法なものであるなどと主張して、本件事業認定の取消しを求める事案である。



## 2 関係法令の定め

別紙関係法令の定めのとおり

## 3 前提事実（当事者間に争いがなく、文中記載の証拠及び弁論の全趣旨により容易に認定することができる事実）

### (1) 石垣市及び石垣島の概況

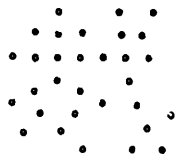
石垣市は、人口約4万5000人、世帯数約1万8000世帯（いずれも平成17年国勢調査）を有し、1市2町からなる八重山圏域の中心として他の島々への航空機及び船舶による交通及び流通の重要な拠点である。

石垣市の主な産業は、その特性をいかした観光・リゾート産業、石垣牛で知られる畜産業及びサトウキビや、葉タバコ、パイナップル等の生産を主体とした農業である。

石垣市に属する石垣島は、沖縄本島から南西へ約411キロメートル（空路約472キロメートル）離れた東シナ海に位置し、面積約223平方キロメートルで、亜熱帯海洋性気候の下、四方をサンゴ礁が発達した海に囲まれ、貴重な動植物が生息・生育している島である。（乙1の1、2、乙2、11、14、16）

### (2) 新石垣空港及び本件事業の概要

ア 新石垣空港は、沖縄県が石垣市に設置していた石垣空港（新石垣空港の供用開始に伴い供用廃止されたもの。以下「旧石垣空港」という。）に代替する地方管理空港として石垣島の南東部側でカラ岳の南に設置された滑走路長2000メートルの飛行場であり、石垣市字白保登武野地内、石垣市字盛山西牛種子地内、石垣市字盛山外ウロン地内、石垣市字盛山北ウロン地内、石垣市字盛山盛山地内、石垣市字盛山東牛種子地内、石垣市字白保嘉良岳地内、石垣市字宮良牧中地内及び石垣市字白保与那原地内に位置する（旧石垣空港の位置については別紙1（現空港北側拡張案及び南側拡張案）参照、新石垣空港の位置については別紙2（起業地）参照）。



イ 本件事業は、新石垣空港を設置するとともに、航空機の航行を援助するため、その設置に必要とされる航空保安施設（計器着陸装置、航空灯火等）を設置し、航空機の離着陸の安全性を確保するため、航空法（平成18年法律第19号による改正前のもの。下記(9)を除き、以下同じ。）2条7項に規定する進入表面及び同条9項に規定する転移表面（以下「制限表面」と総称する。）の上に出る土石を除去し、制限表面に係る空間の確保を行う事業（以下「本体事業」という。）のほか、新石垣空港の設置に伴い必要となる調節池及び保安道路を設置する附帯工事（以下「附帯工事」という。）並びに一般国道390号及び農業用道路の一部が飛行場用地として支障となることによる各道路の付替工事（以下「付替工事」という。）を行うものである。

本件事業により、面積が約142ヘクタール、滑走路長が2000メートルであって、中型ジェット機の就航や、計器着陸装置による精密進入、コンテナによる貨物輸送が可能となる飛行場が設置された。（乙1の1，2，乙2）

ウ 本件事業に係る計画（以下「本件事業計画」という。）の内容は、以下のとおりであった（乙1の1，2，乙2。計画の概要については別紙3参照）。

(ア) 飛行場の概要について

a 飛行場の名称 新石垣空港（第三種空港）

b 標点の位置及び標高

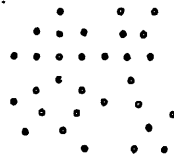
位置 北緯 24度23分47秒

東経 124度14分42秒

標高 EL+31m

c 飛行場の種類 陸上飛行場

d 着陸帯の等級 C級



e 滑走路の強度

単車輪荷重 31.5 t

舗装体の設計強度 LA-12

f 計器着陸又は夜間着陸 計器着陸 (CAT-I) 及び夜間着陸に供する。

g 進入区域の長さ等

進入区域の長さ 3000 m

進入表面の勾配 50分の1

水平表面の半径 3000 m

転移表面の勾配 7分の1

h 計画便数等

平成28年度 56便/日 旅客数224万人/年

平成33年度 64便/日 旅客数260万人/年

(イ) 飛行場施設の概要について

a 着陸帯—滑走路及び航空機の発着のための安全地帯

延長 2120 m

幅員 300 m

b 滑走路—航空機が離着陸する施設

方向 真方位 北 35度52分19秒 東

磁方位 北 38度49分19秒 東

本体 延長 2000 m

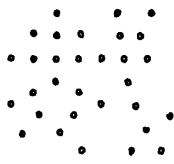
幅員 45 m

最大縦断勾配 0.8%

最大横断勾配 1.3%

ショルダー 延長 2000 m

幅員 7.5 m



舗装の種類 アスファルト・コンクリート舗装

その他 グルーピング工事施工

c 過走帯－航空機がオーバーランした場合の安全地帯

本体 延長 120m (60m×2)

幅員 45m

舗装の種類 アスファルト・コンクリート舗装

d 誘導路－航空機が滑走路とエプロンの間を往復するのに利用する通路

本体 延長 2318m

幅員 23m, 26.5m及び30m

ショルダー 延長 2318m

幅員 5.0m

舗装の種類 アスファルト・コンクリート舗装

e エプロン－航空機の停留及び整備作業等を行う施設

方式 ノーズイン方式

面積 7万5145㎡

舗装の種類 セメント・コンクリート舗装

バース数 8バース

中型ジェット機用 (B-767型等) 3バース

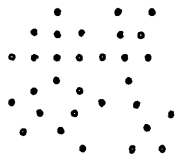
小型ジェット機用 (B-737型等) 4バース

プロペラ機用 (DHC-8型等) 1バース

f 標識施設－航空機に対して滑走路や誘導路等の視認を容易にさせる施設

飛行場名標識

滑走路標識 指示標識, 滑走路中心線標識, 滑走路末端標識, 滑走路中央標識, 接地点標識, 接地帯標識, 滑走路縁標識



過走帯標識

誘導路標識 誘導路中心線標識, 停止位置標識, 誘導路縁標識

エプロン標識

風向指示器

g ターミナル施設—搭乗手続, 手荷物の受渡し, 貨物の輸送, 駐車,  
管制業務等を行う施設

旅客ターミナルビル 建築面積 約 8 1 0 0 m<sup>2</sup>

延床面積 約 1 万 6 2 0 0 m<sup>2</sup>

貨物ターミナルビル 建築面積 約 1 5 0 0 m<sup>2</sup>

延床面積 約 1 5 0 0 m<sup>2</sup>

駐車場 面積 1 万 9 6 0 0 m<sup>2</sup>

駐車台数 5 0 0 台

その他の施設—庁舎・管制塔, 消火救難施設, 給油施設, 電源局舎,  
構内道路

(ウ) 航空保安施設の概要について

a 航空保安無線施設— I L S (計器着陸装置), V O R / D M E (超  
短波全方向式無線標識施設 / 距離測定装置)

b 航空灯火—飛行場灯台, 標準式進入灯, 滑走路末端灯, 滑走路末端  
補助灯, 滑走路中心線灯, 接地帯灯, 過走帯灯, 誘導路灯, 誘導路中  
心線灯, 誘導案内灯, 風向灯, 航空障害灯

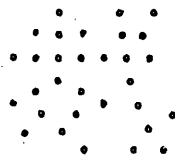
(エ) 制限表面の上に出る土石の除去の概要について

制限表面の上空の航空機の離着陸の安全性を確保するため, 制限表面  
の上に出る土石を除去するものである。

(オ) 附帯工事の概要について

a 調節池

地盤, 土壌, 景観等の専門家からなる「新石垣空港建設工法検討委



員会」(以下「工法検討委員会」という。)の指導・助言を受けて、供用後の空港の雨水排水処理、地下水保全対策及び工事中の濁水処理のため、東側、西側及び北側調節池を設置するものである。

東側調節池 湛水面積 2万4900㎡

(浸透面積4万5900㎡)

調節容積 1万4940㎡

西側調節池 湛水面積 2万0900㎡

調節容積 2万7170㎡

北側調節池 湛水面積 4870㎡

調節容積 3896㎡

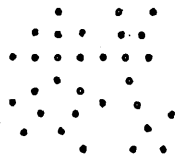
#### b 保安道路

進入灯台保安道路 22側進入方向(北側)に設置する航空灯火の進入灯台については、航空法47条1項及び同法施行規則(平成20年国土交通省令第44号による改正前のもの。下記(9)を除き、以下同じ。)126条に基づき適切に管理する必要があるとともに、「飛行場灯火設置要領」(平成7年11月10日付け空保第1206号、国土交通省航空局)に基づき、空港本体電源局舎から電源を引き込む必要があることから、電源ケーブル埋設用地を兼ねた保安道路を設置するものである。

延長 497m

幅員 4.0m

カラ岳障害切土部保安道路 カラ岳の制限表面の上に出る土石を除去することにより生じる法面については、航空法47条1項及び同法施行規則92条1号に基づき、同規則79条の基準に適合するよう適切に維持管理する必要があることから、保安道路を設置するものである。なお、カラ岳山頂に設置する航空障害灯については、飛行場灯火



設置要領に基づき、空港本体電源局舎から電源を引き込む必要があることから、当該保安道路は当該電源ケーブルの埋設用地を兼ねるものである。

延長 219 m

幅員 4.0 m

航空障害灯保安道路 カラ岳山頂が水平表面の上に突出することから、航空法51条2項並びに同法施行規則127条及び同条の2に基づき、航空障害灯を設置する必要がある。また、設置後において、航空法51条5項及び同法施行規則128条に基づき適切に管理する必要があるとともに、飛行場灯火設置要領に基づき、空港本体電源局舎から電源を引き込む必要があることから、電源ケーブルの埋設用地を兼ねた保安道路を設置するものである。

延長 103 m

幅員 1.5 m

(カ) 付替工事の概要について

本体事業の施行に伴い、一般国道390号及び農業用道路の一部が飛行場として支障となることから、従前の機能を維持回復するため、当該道路の管理者と十分な協議を行い、付替工事を施行するものである。

(キ) 事業の開始及び完成の時期について

開始の時期 平成18年4月

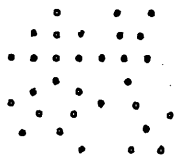
完成の時期 平成24年9月

供用開始の時期 平成25年3月

(ク) 事業に要する経費等について

本件事業の総事業費は合計420億円、国直轄事業費合計33億0300万円を除くと、合計386億9700万円であり、うち国庫補助対象経費（補助率が補助基本額の10分の9）が合計341億9700万





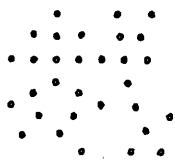
円，県単独経費が合計４５億円であるところ，平成１８年度までが合計  
７０億７１００万円であり，うち国庫補助対象経費が合計６０億７２０  
０万円，県単独経費が合計９億９９００万円であり，平成１９年度が合  
計６１億７２００万円であり，うち国庫補助対象経費が合計５４億９  
９００万円，県単独経費が合計６億７３００万円であり，平成２０年度以  
降が合計２５４億５４００万円であり，うち国庫補助対象経費が合計  
２２億２６００万円，県単独経費が合計２８億２８００万円であった。

(ウ) 本件事業が施行される土地（以下「本件起業地」という。）のうち，  
収用される土地の面積，地目等について

収用される土地は，合計１４６万６４３０㎡，うち本体事業について  
合計１２７万７７２７㎡，附帯工事について１１万５５１４㎡，付替工  
事について７万３１８９㎡であり，うち宅地４９５㎡（本体事業），田  
９２４３㎡（本体事業），畑３７万３２７３㎡（本体事業），５万０  
３８６㎡（附帯工事），４万８４８５㎡（付替工事），原野１３万６  
７０９㎡（本体事業），５３７３㎡（附帯工事），９２５４㎡（付替工事），  
牧場１２万０４４６㎡（本体事業），１０８１㎡（附帯工事），１２  
８１㎡（付替工事），牧草地１１万１８３５㎡（本体事業），１万  
１９３２㎡（附帯工事），５５１０㎡（付替工事），保安林６  
７５㎡（附帯工事），公衆用道路５万  
９４８７㎡（本体事業），５  
３７０㎡（附帯工事），  
３  
０  
８  
８㎡（付替工事），排水路  
８  
５㎡（本体事業），ゴルフ場  
４  
６  
万  
５  
０  
９  
１㎡（本体事業），４  
万  
０  
６  
９  
７㎡（附帯工事），４  
９  
７  
０㎡（付  
替工事），その他  
１  
０  
６  
３㎡（本体事業），  
６  
０  
１㎡（付替工事）であ  
る。

### (3) 原告ら

原告らは，いずれも，新石垣空港の敷地の一部である石垣市字盛山東牛種  
子２２番１４６につき共有持分を有する者である（弁論の全趣旨）。



(4) 新石垣空港の設置の許可等

沖縄県は、国土交通大臣に対し、平成17年9月12日付けで、航空法38条2項の規定により、新石垣空港の設置の許可の申請書を提出した。

国土交通大臣は、平成17年12月19日、航空法38条1項の規定により、新石垣空港の設置を許可した（以下「別件設置許可処分」という。）。

原告らの多くは、平成18年6月17日、国土交通大臣が沖縄県に対してした別件設置許可処分につき、航空法又は環境影響評価法の規定に違反する瑕疵があるなどと主張して、同処分の取消しを求める訴え（以下「別件訴訟」という。）を当庁に提起した。（乙35，71）

(5) 本件事業認定の申請

起業者である沖縄県は、国土交通大臣から権限の委任を受けた処分行政庁（土地収用法139条の3，同法施行規則（平成19年国土交通省令第75号による改正前のもの）26条1号，内閣府設置法44条1項1号ホ，45条1項，内閣府において経費の配分計画に関する事務を行う事業等を定める政令2条1項）に対し、平成19年7月31日、本件事業のために土地を収用し、又は使用することが必要であるとして、土地収用法16条から18条までの規定により、本件事業の事業認定申請書（以下「本件申請書」という。）を提出した（以下「本件事業認定申請」という。）（乙2）。

(6) 本件事業認定

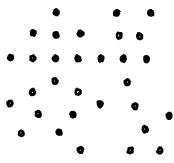
処分行政庁は、平成20年8月27日、本件事業が土地収用法20条各号の全てに該当すると判断し、本件事業認定をした（乙10）。

(7) 本件訴えの提起

原告らは、平成21年2月27日、本件事業認定の取消しを求める本件訴えを提起した。

(8) 別件訴訟の経緯

別件訴訟については、平成23年6月9日、当庁において、新石垣空港の



敷地の一部の土地の共有者である別件訴訟の原告らについては請求を棄却し、その余の別件訴訟の原告らについては訴えを却下する判決がされ、これに対し、新石垣空港の敷地の一部の土地の共有者である別件訴訟の原告らによって控訴が提起されたが、平成24年10月26日、控訴審である東京高等裁判所において、控訴を棄却する判決がされた（乙71，78）。

#### (9) 完成検査等

沖縄県は、国土交通大臣から権限の委任を受けた国土交通省大阪航空局長（航空法137条1項，同法施行規則240条1項12号，国土交通省設置法30条，38条2項，国土交通省組織令217条，国家行政組織法21条1項）に対し、平成24年8月29日付けで、航空法42条1項の規定により、新石垣空港の完成検査を申請し、国土交通省大阪航空局長は、同年12月11日、同条2項の規定により、これを合格とした（甲319）。そして、新石垣空港は、平成25年3月7日、供用開始された。

#### 4 争点

- (1) 別件設置許可処分の違法を本件訴訟において主張することの可否
- (2) 土地収用法20条2号該当性
- (3) 土地収用法20条3号該当性
- (4) 土地収用法20条4号該当性
- (5) 土地収用法19条違反の有無

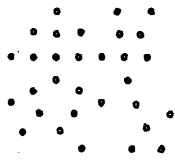
#### 5 争点についての当事者の主張

別紙当事者の主張のとおり。なお、上記4の争点を除き、本件事業認定の適法性について当事者間に争いはない。

### 第3 当裁判所の判断

#### 1 争点(1)（別件設置許可処分の違法を本件訴訟において主張することの可否）について

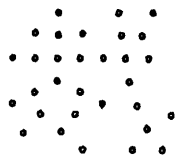
- (1) 原告らは、①別件設置許可処分には明白かつ重大な違法があり、同処分が



無効であり、また、②仮に別件設置許可処分が無効でないとしても、土地収用法においては、事業実施に必要な許認可等処分を前提に、その手段として事業認定がされることとされており、両処分は同一の目的を追求する手段と結果の関係をなし、相結合して「事業の施行」という一つの効果を完成する一連の行為に当たるし、実質的にみると、航空法39条の許可処分の場合には、事業認定の場合と同様に、公聴会という手続保障は存するものの、土地所有者等への個別的な事前・事後の告知、理由の提示等の制度が保障されておらず、「許可処分」段階での土地所有者等の不利益保障は、事業認定の場合と同様に不十分であり、「許可処分」の後行処分段階においても、土地所有者等が「許可処分」の違法性について主張できるとされなければならないとして、別件設置許可処分の違法が本件事業認定に承継されると主張する。

(2) そこで検討するに、確かに、航空法に基づく別件設置許可処分と、土地収用法に基づく本件事業認定は、いずれも新石垣空港に係る事業の実現に向けられた行為であるという点で関連性を有するということができる。

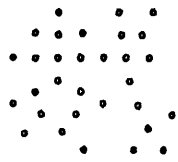
しかしながら、航空法は、航空機の航行の安全及び航空機の航行に起因する障害の防止を図るための方法を定め、並びに航空機を運航して営む事業の適正かつ合理的な運営を確保して輸送の安全を確保するとともにその利用者の利便の増進を図ることにより、航空の発達を図り、もって公共の福祉を増進するという目的で定められたものであり（同法1条）、同法に基づく空港の設置許可は、同法39条1項各号の定める要件（当該飛行場又は航空保安施設の位置、構造等の設置の計画が国土交通省令で定める基準に適合するものであることなど）に適合している場合に行われる行政処分であるのに対し、土地収用法は、公共の利益の増進と私有財産との調整を図り、もって国土の適正かつ合理的な利用に寄与するという目的で定められたものであり（同法1条）、同法に基づく事業認定は、同法20条各号の定める要件（事業計画が土地の適正かつ合理的な利用に寄与するものであること、土地を収用し、



又は使用する公益上の必要があるものであることなど)に適合している場合に行われる行政処分であるから、航空法に基づく空港の設置許可と土地収用法に基づく事業認定とは、その目的を異にし、それぞれの目的に応じた異なる要件の適合性を、異なる段階で審査することを予定した相互に独立した関係にある行政処分であると解される。そして、土地収用法に基づく事業認定においては、起業者が事業の施行権限を既に有していることまでは必要とされておらず、航空法に基づく飛行場の設置許可が適法に行われていること自体は要件とされていない。

また、本件の原告らは、新石垣空港の敷地の所有者であるから、航空法に基づく別件設置許可処分に違法があると主張して、同処分の取消訴訟又は無効確認訴訟を提起する原告適格を有するといえることができる。

さらに、上記前提事実(4)及び(8)、証拠(乙71)並びに弁論の全趣旨によれば、①国土交通大臣は、平成17年9月12日付けで新石垣空港の設置の許可の申請を受け、同年10月17日、航空法38条3項及び同法施行規則78条1項に規定する事項を同年国土交通省告示第1278号として告示するとともに、沖縄県八重山支庁等においてこれを掲示したこと、②同年11月10日、同支庁において、同法39条2項に基づき、新石垣空港の設置に関し、公聴会を開催したこと、③同年12月19日、同法38条1項に基づき、新石垣空港の設置を許可し、平成18年1月10日、同法40条に基づき、同条に規定する事項を同年国土交通省告示第2号として告示するとともに、同支庁等においてこれを掲示したこと、④原告らの多くは、同年6月17日、別件設置許可処分について、別件訴訟を提起し、同訴訟において、同処分に違法があるか否かに関する審理がされ、平成23年6月9日、当庁において、新石垣空港の敷地の一部の土地の共有者である別件訴訟の原告らについては請求棄却の判決がされ、平成24年10月26日、その控訴審である東京高等裁判所において、控訴棄却の判決がされていることが認められ、



このような経緯に照らすと、新石垣空港の敷地の所有者は、別件設置許可処分  
の取消訴訟を提起して同処分の適否を争う十分な機会があったとい  
うことができる。

以上の諸点を勘案すると、別件設置許可処分の違法性が本件事業認定に承  
継されると解することはできないから、本件事業認定の取消訴訟である本件  
訴訟において、別件設置許可処分の違法を主張することはできないというべ  
きである。

(3) また、上記のとおり、別件設置許可処分については、原告らの多くが提起  
した別件訴訟において、請求棄却の判決がされ、その控訴審である東京高等  
裁判所において控訴棄却の判決がされていることに照らすと、当該処分には、  
重大かつ明白な違法があるといすることはできないから、当該処分が無効であ  
るといすることもできない。

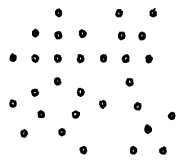
(4) 以上のとおりであるから、原告らの上記主張はいずれも採用することがで  
きない。

## 2 争点(2) (土地収用法20条2号該当性) について

土地収用法20条2号は、「起業者が当該事業を遂行する十分な意思と能力  
を有する者であること。」と規定する。

証拠(乙1の1, 2, 乙2)及び弁論の全趣旨によれば、①起業者である沖  
縄県は、平成17年12月19日、国土交通大臣から、航空法38条1項の規  
定に基づき、新石垣空港及びその航空灯火の各設置許可を受け、本件事業の実  
施に当たり必要な施行権限を有していること、②沖縄県は、本件事業の実施に  
当たり必要な予算上の措置を講じるとともに、空港整備のための組織を設け、  
必要な人員を確保していることが認められる。

したがって、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者で  
あると認められるから、本件事業は、土地収用法20条2号の要件に該当する  
といふべきである。



これに対し、原告らは、別件設置許可処分は明白かつ重大な違法があり無効であるから、沖縄県は事業実施に必要な施行権限を有していないと主張するが、その前提が失当であることは前記1で判示したとおりであるから、原告らの上記主張は採用することができない。

### 3 争点(3) (土地収用法20条3号該当性) について

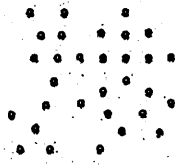
#### (1) 土地収用法20条3号該当性の意義等

土地収用法20条3号は、「事業計画が土地の適正且つ合理的な利用に寄与するものであること。」と規定する。同号の文言と、土地収用法1条に掲げられている同法の目的に照らせば、同号の要件を充足するか否かの判断は、当該事業計画の内容が、当該事業を必要とする公益上の理由、当該事業のために当該起業地を用いることの相当性、当該事業計画により収用の対象とされる土地の状況、その土地が当該事業の用に供されることによって失われる私的又は公共の利益などの点を総合的に考慮した場合に、適正かつ合理的なものであるといえるか否かにより決することが相当である。

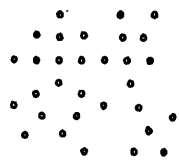
もっとも、上記の判断は、事柄の性質上、政策的、専門技術的なものとなり、また、同号の文言が概括的なものにとどまっていることからすると、事業認定を行う国土交通大臣等の裁量にゆだねられているものと解することが相当である。そうすると、上記の要件の充足性に関する国土交通大臣等の判断は、その判断の基礎とされた重要な事実を誤認があること等によりその判断が全く事実の基礎を欠く場合か、又は事実に対する評価が明白に合理性を欠くこと等によりその判断が社会通念に照らし著しく妥当性を欠くことが明らかである場合に限り、裁量権の範囲を超え、又はその濫用があったものとして違法となると解される。

そこで、このような観点から本件事業の土地収用法20条3号該当性について以下検討する。

なお、原告らは、別件設置許可処分の違法事由が本件事業認定に承継され







るという立場から、別件設置許可処分につき多数の違法事由を主張するが、以下では、そのうち、土地収用法20条3号の要件との関係でも違法事由の主張と善解し得るものについては、併せてその当否を検討する。

(2) 本件事業を必要とする公益上の理由について

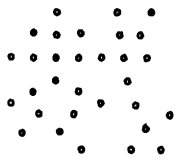
ア 旧石垣空港の状況と課題等について

文中記載の証拠及び弁論の全趣旨によれば、以下の事実が認められる。

(ア) 旧石垣空港は、昭和18年に旧日本軍の飛行場として建設されたものであるが、民間商業航空路の開設に伴い、整備され、昭和31年に民間航空機DC-3型機が那覇・石垣間に就航し、民間空港として供用が開始された。そして、昭和42年には航空会社が設立されて民間航空機YS-11型機が定期的に就航するようになり、昭和48年に第三種空港（現在の地方管理空港）の指定を受けた（甲67の2，乙1の1，2）。

(イ) その後、旅客数及び貨物取扱量が増大の一途をたどったことから、輸送量の大きいジェット機を就航させる必要性が高まったが、ジェット機を本格的に就航させるには滑走路の長さが不足している一方で、滑走路を更に延長することも様々な要因から困難であったため、航空機の騒音について周辺住民の理解を得て、一部の路線につき重量制限等の制約を課すなどしながら、滑走路長1500メートルのまま、昭和54年から暫定的に小型ジェット機（B-737型機）が就航していた（甲67の2，乙1の1，2）。

(ウ) 航空需要はその後も増大し、平成7年度には旅客数約114万人、貨物取扱量8316トンとなり、平成17年度には旅客数約182万人、貨物取扱量1万1186トンとなって、全国の地方管理空港の中で利用実績が1位となった。そして、平成19年度には、旅客数約179万人、貨物取扱量1万1547トンとなり、利用実績が平成18年に供用開始された神戸空港に次いで第2位となったが、旧石垣空港は、引き続き利

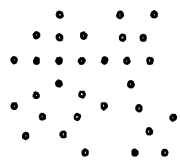


用度の高い空港であった。また、旧石垣空港には、那覇、宮古、与那国、波照間の沖縄県内路線のほか、東京（東京国際空港）、大阪（関西国際空港）、神戸等の本土路線が就航し、八重山圏域の基幹空港として、極めて重要な社会基盤となっていた。（乙1の1，2，乙16，30の1）

そして、平成15年に行われた新石垣空港の需要予測（「国内航空需要予測の一層の精度向上等について」（平成13年12月国土交通省交通局通達。乙15）に基づくもの）によれば、平成23年度が旅客数約188万人、貨物量1万1190トン、平成28年度が旅客数約224万人、貨物量1万2500トン、平成33年度が旅客数約260万人、貨物量1万3736トンとされ、需要の増大が見込まれることとされた（乙15，16）。

(エ) 旧石垣空港は、滑走路長1500メートルのまま暫定的に小型ジェット機が就航していたため、離陸時に、旅客数や重量制限等の制約があり、本土路線については、十分な燃料を積載することができず、基本的には、給油のために宮古空港や那覇空港を経由せざるを得ず、これらの空港において降機して待機を余儀なくさせるなど、乗客に不便を強いていた。また、マンゴーや、パイナップル、水産物等の貨物について、コンテナ輸送による大量輸送をすることができず、貨物の積み残しや輸送コスト等の問題が発生していた（乙2，11，16，17）。

(オ) 空港土木施設設計基準（平成17年4月。乙19）によれば、中小型ジェット機が安全に離着陸するために必要な国内線の標準的滑走路長は2000メートルとされているところ、旧石垣空港は、滑走路長1500メートルのまま暫定的に小型ジェット機が就航していたため、着陸時に強い制動措置を講じざるを得ず、利用者から不安の声が出ており、航空機の運航の安全性を確保する上で、万全とはいえない状況にあった。昭和57年8月には、航空機が着陸時に滑走路をオーバーラ



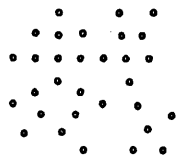
ンしたことによる人身事故が発生し、平成9年には、タイヤバーストによる空港全面閉鎖事故が発生しており、航空会社の乗務員から長さ2000メートルの滑走路を確保するようという要請がされていた。(乙1の1, 2, 乙2, 11, 16, 18の9, 12, 14, 乙20の1から5まで, 乙34)

(カ) 旧石垣空港は、計器着陸装置が設置されていなかったため、計器誘導による着陸を行うことができず、視界不良時にはしばしば遅延や欠航が発生し、平成18年度の欠航率及び遅延率は全国平均を上回っていた。また、多くの発着便を扱うために必要な平行誘導路がなかったため、円滑かつ効率的な航空機の運航にも支障を生じていた。(乙1の1, 2, 乙2, 11, 16, 21)

(キ) 「航空機騒音に係る環境基準について」(昭和48年環境庁告示第154号)によれば、生活環境を保全し、人の健康の保護に資する上で維持することが望ましい航空機騒音に係る基準値は、類型Ⅰ(専ら住居の用に供される地域)において70WECPNL(加重等価平均感覚騒音レベル。航空機騒音の「うるささ」を表す単位)以下、類型Ⅱ(類型Ⅰ以外の地域であって通常の生活を保全する必要がある地域)において75WECPNL以下と定められているところ、旧石垣空港の周辺地域においては市街地化が進み、75WECPNL以上の施設が204、70WECPNL以上75WECPNL未満の施設が323となっており、航空機騒音により周辺住民の生活環境が悪化していた(乙1の1, 2, 乙2, 11, 16, 17, 18の9, 乙22の1から3まで, 乙36)。

#### イ 新石垣空港の建設に関する計画等について

(ア) 新石垣空港は、「沖縄振興特別措置法」に基づき平成14年7月に内閣府において策定された「沖縄振興計画」において、八重山圏域と県内外や都市部との連携を強化し、人、物、情報等の交流を活発化し、離島



の生活向上や地域振興に資する交通基盤として、その整備を図ることが位置付けられた。また、沖縄県が平成17年3月に作成した「第2次沖縄県社会資本整備計画」及び平成14年12月に策定した「新沖縄県離島振興計画」においても、その整備が位置付けられた。(乙1の1, 2, 乙2)

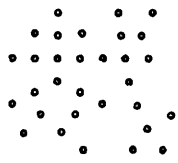
(イ) 沖縄県議会、石垣市議会その他地元の町議会が新空港の早期建設を要望する旨の決議をしたり、沖縄県商工会連合会も沖縄県知事に対し新空港の早期建設の要請書を提出するなど、新石垣空港の早期建設を求める地域住民の声には大きなものがあった(乙18の1から4まで, 7)。

ウ 原告らの主張について

(ア) 原告らは、本件事業計画における需要予測(前記アウ)は過大であると主張する。

そこで検討するに、証拠(乙30の1から3まで)によれば、旧石垣空港の旅客数は、平成19年度が179万6292人であったが、平成20年度が174万7124人、平成21年度が162万1372人となり、やや減少していたことが認められる(また、証拠(甲242, 270)によっても、平成19年が192万4420人、平成20年が186万5056人、平成21年が175万6347人、平成22年が169万2946人、平成23年が153万1509人であり、平成19年以降、減少傾向にあったことが認められる。)。これらの点からすると、本件事業計画における需要予測は、旅客に関する限り、些か過大である可能性は否定できない。

しかしながら、旧石垣空港の貨物量についてみると、証拠(乙30の1から3まで)によれば、平成19年度が1万1547トンであったが、平成20年度が1万5352トン、平成21年度が1万7784トンとなっており(なお、証拠(甲242)によれば、平成19年が1万16



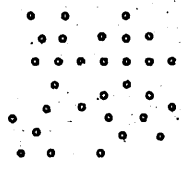
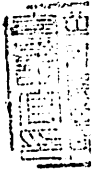
90トンであったが、平成20年が1万4299トン、平成21年が1万7881トン、平成22年が1万7996トンとなっている。), 増加傾向にあることが認められる。

そうすると、本件事業計画の依拠した需要予測は、必ずしもその全体が妥当ではないものと断ずることはできないから、事実に対する評価が明白に合理性を欠くとまではいえない。

(イ) 原告らは、前記ア(エ)の点に関して、①近時の国内航空会社の新規航空機を購入する際の基準としては、大型のジェット機ではなく中型ないし小型のジェット機で燃費の良いものが選択される傾向にあり、大型の航空機で1度に多くの乗客を運ぶというのは時代遅れとなっているし、航空機を大型化すると便数が減少することになり乗客の利便性を害する結果となるとか、②石垣から福岡へは経由地のない直行便として飛行しており、被告が本件事業によって解消できるとする旧石垣空港の輸送の限界そのものが根拠のあるものではないなどと主張する。

しかしながら、上記①の点については、前提事実(2)イのとおり、新石垣空港において就航を予定しているのは大型ジェット機ではなく、中型ジェット機であり、原告らの主張はその前提を誤るものである。また、この点を措くとしても、証拠(乙32)によれば、確かに、中型ジェット機が就航した場合には、1機当たりの乗客数が増加するのに伴い、日便数は小型ジェット機のみが就航する場合に比して減少することが見込まれてはいたものの、その減少数はそれほど大幅なものではない(平成25年度が60から52、平成30年度が70から60、平成35年度が76から66、平成50年度が100から82)。

また、上記②の点については、証拠(乙33の1, 2)によれば、旧石垣空港から東京、大阪及び名古屋へは、基本的には、給油のために宮古空港や那覇空港を経由しており、各空港において約40分間の待機時





間があるところ、中型ジェット機が就航した場合にはこの時間の短縮を期待することができ、この点において乗客の利便性は向上するということができる。

そうすると、原告らの上記主張は、必ずしも当を得ないものというべきである。

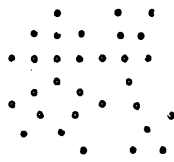
(ウ) 原告らは、昭和57年8月に発生したオーバーランによる事故（前記ア(オ)参照）は、機長の制動停止操作が適切でなかったことによると推定されており、滑走路が1500メートルであったことに起因する事故ではないし、実際にもその後は同じようなオーバーランによる事故は発生していないと主張する。

しかしながら、上記のとおり、中小型ジェット機が安全に離着陸するために必要な国内線の標準的滑走路長は2000メートルとされていることからすると、滑走路長を2000メートルとすることにより、着陸時に強い制動措置を講じる必要性が軽減されるとともに、オーバーランによる事故等の危険性が低下されるなど、航空機の離着陸時における安全性が向上することは明らかであるし、現に、航空会社の乗務員から、2000メートルの滑走路を確保するようという要請がされていたことは前記認定のとおりである。加えて、オーバーランによる事故が発生した場合は、多数の犠牲者が発生する可能性も否定できない。

そうすると、オーバーランによる事故の防止を念頭において滑走路の長さを検討することは、全く事実の基礎を欠くとはいえず、事実に対する評価が明白に合理性を欠くともいえない。

(エ) 原告らは、旧石垣空港での欠航（前記ア(カ)参照）は台風の影響によるものが圧倒的に多く、霧等の視界不良時に欠航していることはほとんどないと考えられ、計器着陸装置の設置は必要性がないと主張する。

この点、旧石垣空港における天候を理由とする欠航や遅延の状況（乙



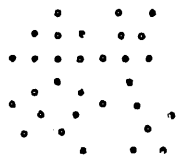
21) をみると、台風の影響を受ける時期（7月から9月まで）におけるものが多いが、それ以外の季節にも天候を理由とする欠航や遅延が発生していることが認められ、他方、視界不良による欠航がほとんどないことを認めるに足りる的確な証拠はない。また、計器着陸装置は、就航率のみならず、飛行機の着陸の安全性の向上を目的に導入が計画されたものであるところ（乙2）、同装置は、空港に着陸進入中の航空機に対し、指向性電波を発射して着陸コースを指示し、着陸を安全に行うことができるようにする装置であり、航空機の就航の安全に資するものであることは明らかである。

そうすると、処分行政庁が、安全性と就航率の向上を図るために計器着陸装置を導入する必要性があるとした判断は、全く事実の基礎を欠くとはいえず、また、評価が明白に合理性を欠くとまではいえない。

(カ) 原告らは、旧石垣空港における騒音被害（前記ア(キ)参照）は、さして重篤なものではなく、うるささ指数で75を超える地区は石垣空港のごく近くの部分に限られており、近隣住民の日常生活に重大な影響を与えているとは到底いえず、被告が本件事業によって解消できるとする航空機騒音問題そのものが根拠のあるものではないと主張する。

しかしながら、前記認定のとおり、旧石垣空港の周辺地域においては市街地化が進み、70WECPNL以上の施設が527、うち75WECPNL以上の施設が204となっており、証拠（乙22の2）によれば、70WECPNL以上75WECPNL未満の施設は住宅（個人住宅、共同住宅、併用住宅）が234、75WECPNL以上の施設は住宅が151、病院が1、教育施設が1であったことが認められる。そして、証拠（乙37の1、2）によれば、沖縄県高等学校教職員組合八重山支部が、昭和54年5月26日付けで、石垣空港が設置されて以来、地域住民や、空港に隣接する学校、病院、保育所や諸事業所等では爆音



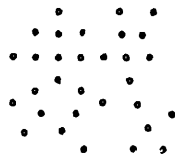


による甚大な被害を受けてきており、学校は、朝から夕方まで多い時で日に十数回も離着陸する爆音に悩まされ、授業が中断されるなど、周辺住民の生活環境の破壊、教育環境の破壊は著しいものがあるなどとして、「石垣空港の移転を要請する決議」を行ったり、平得公民館長らが、平成14年2月22日付けで、「1975年4月県立八重山商工高等学校が石垣市に航空機騒音問題で、『校舎上空の飛行停止について』を要請した。同年6月石垣市は、沖縄開発庁に対し、現空港の移転を要請した。以来、八重山商工高等学校、平真小学校、大浜中学校、大浜小学校、隣接自治公民館から、航空機騒音問題での空港移転要請やジェット機就航反対要請等の運動が起こり、1977年6月高教組八重山支部定期大会は、石垣空港移転を要請する決議を採択。同12月、県と市は、空港周辺住民、教育機関等の代表を集めて、10年後に空港を移転することを条件に現空港を暫定空港として使用することが話し合われ、ジェット機就航を認めてきたが、建設位置が決まらず、今日まで騒音に悩まされてきた。」などとして、「現石垣空港拡張に断固反対し新石垣空港の早期建設を求める声明」を出すなどしていたことが認められる。

以上の点からすると、処分行政庁が、旧石垣空港の周辺住民らの航空機騒音問題を解消する必要があるとした判断は、全く事実の基礎を欠くとはいえず、評価が明白に合理性を欠くとまではいえない。

## エ 小括

以上によれば、本件事業計画において、旧石垣空港に関する前記ア(エ)から(キ)までの各課題を解消するとともに、増大が見込まれるとされる航空需要に対応し、八重山圏域の基幹空港としてその振興発展に資するため、中型ジェット機が就航可能な2000メートルの滑走路等を備えた新空港を建設する公益上の理由があるとした処分行政庁の判断は、全く事実の基礎を欠くとはいえず、また、事実に対する評価が明白に合理性を欠くともい



えないというべきである。

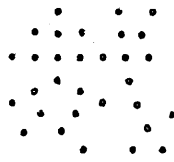
(3) 本件事業のために本件起業地を用いることの相当性について

ア 本件起業地の選定の経緯等について

争いのない事実、証拠（乙1の1, 2, 乙2, 11, 16, 甲67の2）及び弁論の全趣旨によれば、以下の事実が認められる。

(ア) 沖縄県は、昭和51年、石垣空港基本計画策定のための調査を実施し、計画を策定し、昭和53年度において基本設計を実施した。そして、昭和54年、サンゴ礁の海を埋め立てて2500メートルの滑走路を有する新空港を建設する計画（白保海上案）を発表し、運輸省（当時）は、昭和57年3月、新石垣空港の設置を許可した。しかし、その後、上記案に対する反対運動が起こり、平成元年4月、沖縄県は、白保海上案を撤回し、建設地をその1.5キロメートル北のカラ岳東地区に変更することを発表した。もともと、この変更案も、白保サンゴ礁生態系の一部を埋め立てる計画であったことから、反対行動が起こった。そこで、沖縄県知事は、平成4年11月、建設地を内陸部の宮良地区に変更することとした。しかし、同地区でも優良農地がつぶされるとして地元農民が強く反対し、新空港建設へ向けた作業は進まなかった。

(イ) 沖縄県は、平成11年6月22日、地元関係者（市長、議員、農林水産業、商工観光等の代表者）を中心に、学識経験者、WWF J（世界自然保護基金日本委員会、日本野鳥の会八重山支部の代表などからなる新石垣空港建設位置選定委員会（以下「位置選定委員会」という。）を設置した。同委員会は、現空港拡張案については、北側は国指定史跡の遺跡が存在すること、南側は市街地化が進み、大規模な移転補償を伴うこと、旧石垣空港の周辺地域は航空機騒音により周辺住民の生活環境が悪化していることなどから、事実上、滑走路を延長することができないとして候補地から除外し、カラ岳東側案、宮良案、富崎野案及びカラ岳陸



上案の候補地の4案（4案の位置について別紙1参照）について、審議を行った。そして、空港計画の妥当性、環境保全上、農政上の課題を中心に24項目のデータを比較検討し、環境保全上の影響が最も大きいカラ岳東側案、農政上の課題が最も大きい宮良案を除外し、富崎野案とカラ岳陸上案とを比較検討した結果、海域の埋め立てを伴わず、農地のつぶれ面積が少ないことなどから、カラ岳陸上案を最も望ましい建設位置として選定し、平成12年4月、沖縄県に提言を行った。沖縄県は、この提言を踏まえ、同月、カラ岳陸上案を建設位置として決定した。

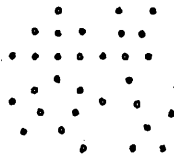
(ウ) 沖縄県は、具体的な建設位置を決定するため、平成12年9月5日、地元の代表者からなる新石垣空港建設位置地元調整会議（以下「位置地元調整会議」という。）を設置した。同会議は、カラ岳陸上案の原案からおおむね500メートルの範囲内で、航空機騒音の観点から集落上空を避けた飛行経路の設定、カラ岳の切削量、海域からの距離、土地改良法による農地への影響、土工量のバランス、小型コウモリが生息する洞窟との位置関係等の周辺地域の状況を考慮して、審議を行い、同年11月22日、原案から約180メートル南側に移動した位置を具体的な建設位置として決定した。（建設位置について別紙2（起業地）参照）

イ 本件事業計画における空港建設位置（代替案）の検討について

証拠（乙1の1, 2, 乙2, 11, 16）及び弁論の全趣旨によれば、以下の事実が認められる。

(ア) 空港建設候補地の検討条件の設定

石垣島の地形的条件として、北部に沖縄県最高峰の於茂登山系が、中央部にバナナ岳、前勢岳がそれぞれ位置し、これらに対して航空機の運航上の空域を確保する必要があることから、南東部及び南西部の平地及び丘陵地が空港建設可能な区域となっており、また、南西部の海岸線沿いのリーフ上の海域も埋立てを行うことにより建設可能な区域となつて



いる。

沖縄県は、本件事業計画を策定するに当たり、位置選定委員会及び位置地元調整会議の審議結果を踏まえ、①空港機能条件として、飛行機の着陸の安全性及び就航率の向上を図るため、計器着陸装置進入方式ができるよう計画すること、②空港社会条件として、土地改良法による農地、都市計画法による都市計画用途地域、文化財保護法による文化財への影響等、離島という限定された土地空間の中で、地域計画との整合性を可能な限り図る計画とすること、環境省において、石垣島周辺海域を自然公園法による西表石垣国立公園に指定する予定（平成19年6月29日付け中央環境審議会答申済み）となっていることから、同公園区域との整合性を可能な限り図る計画とすること、旧石垣空港の抱える深刻な航空機騒音問題を解消できる計画とし、航空機騒音の住民に与える影響が可能な限り小さい計画とすること、③空港用地確保条件として、新たな民地のつぶれ地が可能な限り少ない計画とすること、移転対象物件が可能な限り少ない計画とすること、④空港建設条件として、土工量が可能な限り小さい計画とし、施工性を考慮した計画とすること、⑤経済性として、事業費が可能な限り小さい計画とすることなどの条件を考慮することとした。

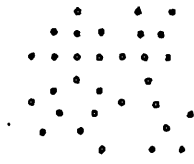
#### (イ) 空港建設候補地の検討

沖縄県は、新石垣空港の建設位置について、現空港北側拡張案、現空港南側拡張案、カラ岳東側案、宮良案、富崎野案及びカラ岳陸上案の6案（6案の位置について別紙1参照）を検討し、以下のとおり、上記の各条件について判断し、カラ岳陸上案が適切であると結論付けた。

##### a 現空港北側拡張案

旧石垣空港の滑走路を北側に500メートル拡張する計画である。

拡張予定地は、そのほとんどが土地改良法による農地となっており、



文化財保護法に基づく国指定史跡の「フルスト原遺跡」が存在し、遺跡の復元作業を実施中であるところ、同遺跡は地域のゆかりの地として重要であることから、関係機関及び地域住民との調整が課題となる。

航空機騒音については、環境基準を超える建物が527戸から689戸へ増加することから、住民への影響が大きくなる。

旧石垣空港を供用しながらの工事となることから、施工性は劣る。

b 現空港南側拡張案

旧石垣空港の滑走路を南側に500メートル拡張する計画である。

拡張予定地は、そのほとんどが都市計画用途地域の第一種住居地域及び第一種低層住居専用地域に指定されており、一般住居、団地等の199戸が移転対象となり、また、移転に伴い地域の分断が発生することから、地域住民との調整が課題となる。

航空機騒音については、環境基準を超える建物が527戸から最多の736戸へ増加して、住民への影響が大きくなる。

旧石垣空港を供用しながらの工事となることから、施工性は劣る。

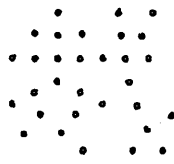
c カラ岳東側案

石垣市役所から北東約13キロメートルの白保地区のカラ岳東側に建設する計画である。

建設予定地は、そのほとんどが原野であるし、一部海域の埋立て約46ヘクタールが必要となる。

経済性は優れているものの、アクセス条件は他案に比してやや劣る。

海域の埋立てについては、高被度のユビエダハマサンゴ等が消失するとともに、白保海域のサンゴ群落への影響が懸念されるなど、自然環境の保全において最も影響が大きい。また、同海域は、環境省において自然公園法による西表石垣国立公園に指定する予定となっていることから、埋立ては困難である。



d 宮良案

石垣市役所から北東約8キロメートルの宮良地区の丘陵地に建設する計画である。

建設予定地は、そのほとんどが土地改良法による農地となっており、約105ヘクタールが空港用地に供されることとなるが、その代替農地の確保は困難であることから、石垣島の農業の振興に多大な影響を与える。

切土、盛土の土工量が大きく、施工性は劣る。

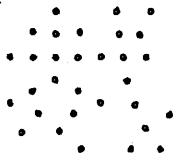
e 富崎野案

石垣市役所から北西約5キロメートルの新川地区に建設する計画である。

建設予定地は、原野、牧場、草地と土地改良法による農地が混在しているし、一部海域の埋立て約12ヘクタールが必要となる。

北側の海域は、鳥獣の保護及び狩猟の適正化に関する法律により名蔵アンパル鳥獣保護区に指定されており、周辺地域には市指定史跡の富崎観音堂等の文化財や観光地が点在している。土地改良法による農地約58ヘクタールが空港用地に供されることになり、石垣島の農業の振興に多大な影響を与えることになる。また、都市公園の観音堂歴史公園の約10ヘクタールが支障となるとともに、地域のシンボルである皆野宿岡遺跡を切削することになることから、関係機関及び地域住民との調整が課題となる。海域の埋立てについては、ラムサール条約に登録されている名蔵アンパルに隣接し、名蔵アンパル鳥獣保護区内において埋立てや飛行経路が設定されることから、自然環境への影響が懸念され、埋立ては困難である。

切土、盛土の土工量が大きく、施工性は劣るし、事業費は最も大きく、経済性も劣る。



f カラ岳陸上案

石垣市役所から北東約11キロメートルの白保地区のカラ岳南側に建設する計画である。

土地改良法による農地約26ヘクタールは空港用地に供されることになるが、他案に比して石垣島の農業の振興に与える影響は小さい。また、埋蔵文化財包蔵地については、関係機関との協議が必要であるが、都市計画法や自然公園法等の関係法令との調整は必要なく、他案に比して地域計画との整合性の面で優れている。

航空機騒音については、環境基準を超える建物は2戸と最少であり、住民に与える影響は小さい。

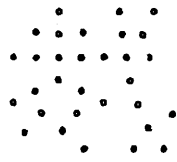
旧石垣空港を供用しながらの施工は必要ないこと、海域の埋立ては生じないこと、土工量は比較的小さいことから、施工性はやや優れている。

経済性もやや優れたものとなっている。

ウ 検討

以上で認定した沖縄県における新石垣空港の建設地の選定の経緯、本件事業計画における空港建設候補地の検討条件の設定、それに基づいて行われた空港建設候補地の検討内容からすると、処分行政庁が、カラ岳陸上案が新石垣空港の建設位置として最も適切であるとした判断は、全く事実の基礎を欠くとはいえず、また、評価が明白に合理性を欠くとはいえない。

これに対し、原告らは、沖縄県は、当初からカラ岳陸上案を選択することを前提としており、位置選定委員会では、旧石垣空港の拡張案が検討対象とされなかった点、従来の計画が頓挫した要因である白保のサンゴ礁の保全に関する配慮を欠いた人選であった点、絶滅危惧種である小型コウモリなど環境影響に関する資料が不十分であった点などに問題があり、選定過程が不公正であった旨主張する。



しかしながら、本件事業計画における代替案の検討は、現空港北側拡張案及び南側拡張案も含めて行われていることは前記認定のとおりであり、また、仮に位置選定委員会の人選ないし審議において環境配慮等に関して何らかの不十分な点があったとしても、本件事業認定申請に係る本件事業計画が策定された段階では、原告らが指摘している絶滅危惧種である小型コウモリなどの問題について、後記のとおり検討が行われている。そうすると、空港の選定過程が不公正であったとする原告らの主張は、当を得ないものといわざるを得ない。

(4) 本件事業計画により収用の対象とされる土地の状況について

ア 収用する土地の一般的な状況について

証拠（乙1の1, 2, 乙2, 22の2, 4）によれば、以下の事実が認められる。

(ア) 本件事業認定申請に係る事業に必要な土地の面積は、収用、使用を合わせて約154万平方メートルである。収用する土地の現況は、ゴルフ場（総面積約53万8800平方メートル）、畑（総面積約48万3700平方メートル）、原野（総面積約17万3800平方メートル）、牧草地（総面積約13万2600平方メートル）、牧場（総面積約12万4100平方メートル）、公衆用道路（総面積約6万9600平方メートル）等である。

(イ) 本件事業に必要な土地の所有者及び関係人は879人で、平成18年4月から用地取得協議を開始し、平成19年7月末現在、本件事業に必要な土地の面積の約79パーセント（土地所有者及び関係人の約12パーセント）については任意交渉により用地所得が完了していた。本件事業の実施に伴い移転を必要とする人家は1戸1棟であり、既に移転済みであった。

(ウ) 本件起業地の周辺地域には畑や牧草地、荒地、山林等が広がっており、