

○国土交通省告示第九百六十五号

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。

平成二十二年八月二十七日

国土交通大臣 前原 誠司

第1 起業者の名称 国土交通大臣及び西日本高速道路株式会社

第2 事業の種類 高速自動車国道中国横断自動車道尾道松江線新設工事（島根県雲南市吉田町吉田字川尻地内）

第3 起業地

- 1 収用の部分 島根県雲南市吉田町吉田字川尻地内
- 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、広島県三次市四拾貫町地内から島根県雲南市三刀屋町三刀屋地内までの延長60.4kmの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする「高速自動車国道中国横断自動車道尾道松江線新設工事」（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1号に掲げる高速自動車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

高速自動車国道の新設は、高速自動車国道法（昭和32年法律第79号）第6条の規定により、国土交通大臣が行うものとされていることなどから、起業者である国土交通大臣は、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。

また、高速道路株式会社法（平成16年法律第99号）第2条第2項に規定する高速道路の改築について、道路整備特別措置法（昭和31年法律第7号）第2条第4項に規定する会社は、同法第3条第1項の規定により、独立行政法人日本高速道路保有・債務

返済機構法（平成16年法律第100号）第13条第1項に規定する協定を締結し、国土交通大臣の許可を受けて行うことができるとされているところ、西日本高速道路株式会社は、平成18年3月31日付けで独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構と三刀屋木次インターチェンジの改築に関する協定を締結し、同日付けで国土交通大臣から同インターチェンジの改築に関する許可を受けていることなどから、起業者である西日本高速道路株式会社は、本件区間のうち三刀屋木次インターチェンジの改築を施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

高速自動車国道中国横断自動車道尾道松江線（以下「本路線」という。）は、尾道市を起点とし、三次市、庄原市及び雲南市等を経て松江市に至る延長137kmの路線であり、我が国の高速自動車交通網の一環として山陽地方及び山陰地方並びに中国地方の山沿いの地域を高速自動車国道山陽自動車道吹田山口線（以下「山陽自動車道」という。）、高速自動車国道中国縦貫自動車道（以下「中国縦貫自動車道」という。）及び高速自動車国道山陰自動車道鳥取益田線（以下「山陰自動車道」という。）と連結し、これらを一体的に結ぶことにより、輸送時間の短縮並びに沿線地域の産業、生活及び文化の発展に寄与するものとして計画された国土開発幹線自動車道である。

本路線の通過する広島県北部及び島根県東部地域には、広島県北部の中心都市で多くの農産物の産地として農業も盛んな三次市、山陰地方の政治・経済・文化の中心都市で島根県の県庁所在地である松江市及び山陰自動車道を介して本路線と連絡され出雲神話のふるさとで多くの歴史遺産を有し農業も盛んな出雲市があり、当該地域の経済・文化の発展に大きな役割を果たしている。

これらの都市を含む沿線地域は、松江市の松江城及び玉造温泉並びに出雲市の出雲大社をはじめ多くの歴史遺産及び観光資源があることから、観光産業の盛んな地域であり、多くの観光客が訪れている。また、松江市中心部に位置し全国1位のしじみ漁獲量を誇る宍道湖や、大根及びりんごの出荷量が広島県1位である庄原市、ぶどう及びねぎの出荷量が島根県1位の出雲市並びにたまねぎなどの出荷量が島根県1位の簸川郡斐川町などをはじめ、各地域の特色を活かした農水産業も盛んな地域であり、これら農水産物は県内のほか山陽、関西及び九州方面へも出荷されている。

しかしながら、沿線地域における観光や物流は専ら自動車輸送に依存している一方で、高速道路の整備が立ち遅れており、今後当該沿線地域の発展のためには、県内外の主要都市との交流及び連携の基盤である高速交通ネットワークの構築が重要な課題となっている。また、本件区間とおおむね並行する一般国道54号は、中国山

地を横断する路線で、ほとんどの区間が2車線道路であり、道路構造令（昭和45年政令第320号）に定める最小曲線半径及び最急縦断勾配を満たさない箇所が多く存するなど線形も悪いうえ、大雨等の自然災害等によって数時間に及ぶ全面通行止めが度々発生するなど、安全かつ円滑な自動車交通の確保に支障をきたしている状況にある。

本件事業の完成により、三次市と松江市及び出雲市周辺地域との間に高速交通ネットワークが形成されることから自動車交通の高速化及び定時性の確保が図られることが認められるとともに、自然災害発生時等における一般国道54号の代替機能が確保されることとなる。また、中国縦貫自動車道と連結し、さらに順次建設中である本路線全線が完成すると、山陽自動車道とも連結することから、広域的な高速交通ネットワークが形成されることにより、観光圏の拡大や農産物等の販路拡大等が図られるなど、沿線地域の産業、経済及び文化の発展に寄与することが認められる。

なお、本件事業が生活環境等に与える影響については、起業者が、「環境影響評価の実施について」（昭和59年8月閣議決定）等に基づき、平成8年10月に環境影響評価を実施しており、その結果によると、いずれの評価項目においても環境基準等を満足すると評価されている。また、計画交通量の見直しや上記環境影響評価以降に新たに得られた知見を踏まえ、起業者が、平成21年5月に環境影響評価法（平成9年法律第81号）等に準じて、任意で環境影響評価の照査を実施したところ、いずれの項目においても環境基準等を満足するものと確認されている。

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、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クマタカの飛翔及び営巣並びにオオタカ及びハヤブサの飛翔が確認されており、また、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サシバの飛翔並びにオオサンショウウオ、カスミサンショウウオ、ゴギ、オヤニラミ、アカザ、ギフチョウ、ツマグロキチョウ及びゴマシジミ等の生息が確認されている。クマタカについては、本件区間と営巣地との距離が離れているとともに、起業者は、有識者等を交えた自然環境対策委員会（以下「委員会」という。）の助言及び指導を受け、モニタリング調査及び防音塀の設置等の保全措置を講ずることとしている。オオタカ、ハヤブサ及びサシバについては、営巣が確認されていないこと、周辺の土地には同様の環境が広く残存することなどから影響は軽微であると認められる。オオサンショウウオ及びカスミサンショウウオについては、起業者は、委員会の指導及び助言を受け、濁水処理施設の設置や必要に応じた個体の移設等の保全措置を講ずることとしており、ギフチョウについても、委員会の指導及び助言を受け、食草の移植等の保全措置を講ずることとしている。ゴギ、オヤニラミ及びアカザについては、起業者は、工事施

工時における濁水の流出を軽減する保全措置を講ずることとしている。ツマグロキチョウ及びゴマシジミについては、生息環境である草地の一部を改変するが、これらの生息等に適した環境を広く残すことになることなどから、影響は軽微であると認められる。

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サルメンエビネ、オキナグサ、ミズマツバ、マルバノサワトウガラシ、スズメハコベ、ミズオオバコ、イトトリゲモ及びサガミトリゲモ等の生育が確認されている。サルメンエビネ及びオキナグサについては、起業者は、委員会の助言及び指導を受け、工事実施段階において個体の移植を行い、その後もモニタリング調査を実施するなどの保全措置を講ずることとしている。ミズマツバ、マルバノサワトウガラシ、スズメハコベ、ミズオオバコ、イトトリゲモ及びサガミトリゲモについては、起業者は、本件区間周辺の水田やため池などに生育する種の保全のため、工事施工時における濁水の流出を軽減するなどの保全措置を講ずることとしている。

なお、本件区間内の土地には、文化財保護法（昭和25年法律第214号）による周知の埋蔵文化財包蔵地が44箇所存在するが、このうち41箇所については発掘調査を完了しており、現地保存が必要な遺物は発見されていない。起業者は、残る3箇所についても広島県教育委員会と協議を行い、必要に応じて記録保存等の適切な措置を講ずることとしている。

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、三次市と松江市との間における高速交通ネットワークの形成を主な目的とし、道路構造令による第1種第3級の規格に基づき2車線又は4車線の高速自動車国道を建設する事業であり、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、中間ルート案（以下「申請案」という。）のほか西側ルート案及び東側ルート案の3案について検討が行われている。申請案と他の2案とを比較すると、申請案は取得必要面積及び支障物件が最も多いものの、周辺地域への利便性が最も優れること、また、路線延長は中位であるが、構造物の延長が最も短く土工バランスが最も良く施工性に優れ、経済的にも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申請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、三次市と松江市との間における高速交通ネットワークの形成が必要であると認められるとともに、できるだけ早期に一般国道54号の安全かつ確実な代替機能の確保を図る必要があると認められる。

また、本路線の沿線自治体の長等からなる中国横断自動車道尾道松江線建設促進期成同盟会より、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 島根県雲南市役所