

○国土交通省告示第百四十八号

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。

平成二十四年二月九日

国土交通大臣 前田 武志

第1 起業者の名称 国土交通大臣及び京都府道路公社

第2 事業の種類 一般国道478号新設工事〔有料道路「京都縦貫自動車道（丹波綾部道路）」〕（京都府船井郡京丹波町広野ノズエ地内から同町市森土地本地内まで）並びにこれに伴う町道及び準用河川付替工事

第3 起業地

1 収用の部分 京都府船井郡京丹波町広野ノズエ、広野山ワチ、広野一反田、広野山添、広野林ヶ谷、広野牧ヶ鼻、広野鎌倉、大簾鍋床、大簾ムカイ山、大簾カヤノ、水呑西田、三ノ宮池ノ坪、三ノ宮花ノ木、三ノ宮今宮、妙楽寺太夫、妙楽寺仲畑、妙楽寺前谷、妙楽寺片瀬、栗野呑谷、栗野高木、栗野呑ヶ坪、井脇フコダ、井脇高瀬、井脇町田、井脇別所、井脇別所段、井尻龍福寺、和田高田、和田小井根、和田塔ノ下、和田階場、和田藤ヶ谷、和田丸戸、大朴道ノ上、大朴東道ノ下、中台南垣内、中台中島、中台桜梅、中台来光田、院内谷山、院内質野、森松原、森白井、森山田、曾根清長、曾根中道、曾根宮ノ前、曾根塩谷、曾根深シノ、須知奥ノ谷、須知金剛寺谷、須知茶ノ木山、須知本町、須知四ノ坪、須知薬研、市森山ノ神、市森猫山、市森薬研、市森明石、市森百町、市森小屋ヶ谷、市森ウバ及び市森土地本地内

2 使用の部分 京都府船井郡京丹波町広野ノズエ、広野山ワチ、広野一反田、広野山添、広野林ヶ谷、広野牧ヶ鼻、広野鎌倉、大簾鍋床、大簾ムカイ山、大簾カヤノ、水呑西田、三ノ宮池ノ坪、三ノ宮花ノ木、三ノ宮今宮、妙楽寺太夫、妙楽寺仲畑、妙楽寺前谷、妙楽寺片瀬、栗野呑谷、栗野出合、栗野高木、井脇フコダ、井脇高瀬、井脇町田、井脇別所、井脇別所段、井尻龍福寺、和田高田、和田小井根、和田塔ノ下、和田階場、和田丸戸、大朴道ノ上、大朴東道ノ下、中台南垣内、中台中島、中台桜梅、中台来光田、院内谷山、院内質野、森休石、森松原、森白井、森山田、曾根清長、曾根中上、曾根宮ノ前、曾根塩谷、曾根深シノ、須知奥ノ谷、須知金剛寺谷、須知本垣内、須知茶ノ木山、須知本町、須知四ノ坪、須知薬研、市森山ノ神、市森猫山、市森薬研、市森明石、市森百町及び市森小屋ヶ谷地内

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、京都府綾部市七百石町中溝地内の綾部ジャンクションから同府船井郡京丹波町市森土地本地内の丹波インターチェンジまでの延長29.2kmの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする「一般国道478号新設工事〔有料道路「京都縦貫自動車道（丹波綾部道路）」〕並びにこれに伴う町道及び準用河川付替工事」（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。

本件事業のうち、「一般国道478号新設工事〔有料道路「京都縦貫自動車道（丹波綾部道路）」〕」（以下「本体事業」という。）は、道路法（昭和27年法律第180号）第3条第2号に掲げる一般国道に関する事業であり、また、本体事業の施行により遮断される町道の従来機能を維持するための付替工事は、同条第4号に掲げる市町村道に関する事業であり、いずれも法第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。

さらに、本体事業の施行により遮断される準用河川の従来機能を維持するための付替工事は、河川法（昭和39年法律第167号）第100条第1項に規定する準用河川に関する事業であり、法第3条第2号に掲げる河川法が準用される河川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

本件事業は、国土交通大臣及び京都府道路公社による合併施行事業であるところ、一般国道の新設は、道路法第12条の規定により国土交通大臣が行うものとされており、本件区間は、同法第13条第1項の指定区間に該当し、また、一般国道等の新設は、道路整備特別措置法（昭和31年法律第7号）第10条第1項の規定により、地方道路公社が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、京都府道路公社は、平成19年3月30日付けで国土交通省近畿地方整備局長から本件区間の新設に関する許可を受けていることなどから、起業者である国土交通大臣及び京都府道路公社は、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

一般国道478号（京都縦貫自動車道。以下「本路線」という。）は、宮津市を起点とし、舞鶴市、京都市、長岡京市等を経由して、京都府久世郡久御山町に至る延長約100kmの自動車専用道路である。

本路線が通過する京都府の北部及び中部地域（以下「本地域」という。）には、日本三景の天橋立等の観光資源があり、府内外から多くの観光客が訪れている。ま

た、本地域は、重要港湾である京都舞鶴港を背景に工業団地が多数立地しているほか、農業も盛んであり、京野菜等の栽培が行われており、農産品等が京都府南部地域等に出荷されている。

本件区間とおおむね並行し、観光や物流を担う主要幹線道路として、一般国道9号及び一般国道27号があるが、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線形不良区間や異常気象時通行規制区間が多数存在するなど、主要幹線道路としての機能を十分に発揮していない状況にある。

本件事業の完成により、供用済み又は供用予定である本路線の他の区間を介して高速自動車国道中央自動車道西宮線等と連絡し、本地域と京阪神都市部とを結ぶ広域的な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による広域的な利便性が向上し、物流の効率化等により地域経済の活性化が図られるとともに、自然災害発生時等における一般国道27号の代替路が新たに整備され、安全かつ円滑な自動車交通の確保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、都市計画手続において、都市計画決定権者である京都府知事が、「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5年12月に、大気質、騒音等について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及び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23年3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とされている。

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オオタカ、環境省レッドリストに絶滅危惧ⅠB類として掲載されているホトケドジョウ、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているサシバ、オヤニラミ及びギフチョウ等の生息が確認されている。このうち、オオタカ及びサシバについては、営巣は確認されておらず、同様の生息環境が周辺に広く存在することから影響は小さいとされている。ホトケドジョウ、オヤニラミ及びギフチョウについては、同様の生息環境が周辺に広く存在することなどから影響は小さいとされている。

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キキョウ等の生育が確認されているが、同様の生育環境は周辺に広く存在することから、影響は小さいとされている。

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11箇所存在するが、このうち9箇所については発掘調査が

完了しており、現地保存が必要な遺構等は確認されていない。起業者は、残る2箇所についても京都府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、本地域と京阪神都市部とを結ぶ広域的な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級の規格に基づく2車線の自動車専用道路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、本体事業の事業計画は、平成6年2月14日に都市計画決定された都市計画と、車線数等を除き、基本的内容について整合しているものである。

なお、本体事業については、4車線の事業として都市計画決定されているところ、2車線の事業として施行するものであるが、都市計画決定された区域の範囲内において、取得必要面積、施工期間、事業費等の社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案して施行することとされており、適切なものと認められる。

さらに、本体事業の施行に伴う町道及び準用河川の付替工事の事業計画についても、施設の位置、構造形式等を総合的に勘案すると適切なものと認められる。

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、本地域と京阪神都市部とを結ぶ広域的な高速交通ネットワークを整備するとともに、一般国道9号及び一般国道27号には線形不良区間があることなどから、できるだけ早期に安全かつ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、京都府知事を会長とする京都縦貫自動車道・新名神高速道路等整備促進協議会等より、本件事業の早期完成に関する強い要望がある。

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、それ以外の範囲は使用としていることから、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、土地を収用し、又は使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 京都府船井郡京丹波町役場