

○国土交通省告示第千二百二十四号

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、次のとおり告示する。

平成十八年十月十八日

国土交通大臣 冬柴 鐵三

第1 起業者の名称 西日本高速道路株式会社

第2 事業の種類 高速自動車国道東九州自動車道新設工事（高鍋インターチェンジ（仮称）から西都インターチェンジまで）並びにこれに伴う町道及び農業用道路付替工事

第3 起業地

1 収用の部分 宮崎県児湯郡高鍋町大字上江字野首、字北中原、字下耳切及び字牛牧原地内

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、宮崎県児湯郡高鍋町大字上江地内から西都市大字岡富地内までの延長約12.1kmの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする「高速自動車国道東九州自動車道新設工事（高鍋インターチェンジ（仮称）から西都インターチェンジまで）並びにこれに伴う町道及び農業用道路付替工事」（以下「本件事業」という。）のうち、上記の起業地に係る部分である。

本件事業のうち、高速自動車国道東九州自動車道新設工事（高鍋インターチェンジ（仮称）から西都インターチェンジまで）（以下「本体工事」という。）は、道路法（昭和27年法律第180号）第3条第1号の高速自動車国道に関する事業であり、また、本体工事の施工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号の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、本体工事の施工により遮断される農業用道路の従来機能を維持するための付替工事は、法第3条第5号に掲げる地方公共団体が設置する農業用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、道路整備特別措置法（昭和31年法律第7号）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(以下「協定」という。)に基づき西日本高速道路株式会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、本体工事について、平成18年3月に西日本高速道路株式会社が独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構と協定を締結し、同年3月に国土交通大臣の許可を受けていることから、起業者である西日本高速道路株式会社は、本件事業を施行する権能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

高速自動車国道東九州自動車道(以下「東九州自動車道」という。)は、福岡県北九州市から大分県大分市、宮崎県宮崎市等を経由し、鹿児島県鹿児島市に至る延長約436kmの東九州地方を縦断する路線である。

東九州自動車道の通過する地域は、工業、商業、農林水産業又は観光を主要産業とする都市圏を擁しており、都市圏間の移動において、自動車輸送が重要な役割を担っている。本件区間周辺地域である西都・児湯地域(以下「当該地域」という。)においては、全国屈指の生産量を誇るピーマン等農業が盛んであり、農産物については、ほとんどがトラックによる輸送で、九州圏域にとどまらず、関東や関西方面などに広く出荷されていることから、自動車交通の定時性の確保及び高速化が求められているところである。

なお、「全国総合開発計画」(平成10年閣議決定)、「九州地方開発促進計画(第5次)」(平成11年閣議決定)の中で、地域間の連携を支援する高規格道路として東九州自動車道の整備促進が掲げられ、さらに、宮崎県においても、「第五次総合長期計画」(平成13年策定)の中で、広域ネットワークの形成として東九州自動車道の整備促進が掲げられている。

一方、本件区間に並行する主要幹線道路としては一般国道10号があり、本件区間に並行する一般国道10号の区間(以下「並行区間」という。)は、2車線の道路で既成市街地を通過しており、地域間の通過交通と、児湯地域内の域内交通がふくそうしていることに加えて、信号機設置の平面交差箇所も多くあることから、各所で慢性的な交通渋滞が生じている状況である。

平成11年度道路交通センサスによると、並行区間の交通量は、宮崎県児湯郡高鍋町大字北高鍋地内で26,383台/日、混雑度は1.54となっており、また、宮崎県児湯郡新富町大字今別府地内で26,987台/日、混雑度は1.94となっている。

本件事業の完成により、並行区間が混雑している場合には、東九州自動車道に迂回することができる。また、当該地域が県都宮崎市と高速交通ネットワークの中で結ばれ、加えて高速自動車国道九州縦貫自動車道宮崎線を介して高速自動車国道九州縦貫自動車道と連結することにより、北九州圏等をも含めた広域的な高速交通ネットワークが形成されることから、自動車輸送の定時性が確保されるとともに、自動車交通の高速化が図られ、農業の盛んな当該地域の振興に寄与することが認めら

れる。

なお、本件事業による生活環境等に及ぼす影響については、宮崎県が平成8年に環境影響評価を実施したところ、いずれの項目においても環境基準等を満足するものと評価されている。

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、本件区間内の土地には、文化財保護法（昭和25年法律第214号）及び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）により起業者が保護のため特別の措置を講ずべき動植物は見受けられない。

また、本件区間内においては、文化財保護法による周知の埋蔵文化財包蔵地が37箇所存在するが、起業者は宮崎県教育委員会との協議により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、当該地域を広域的な高速交通ネットワークの中で県都宮崎市等と結ぶことにより自動車交通の定時性の確保及び高速化を図ることを主な目的とし、道路構造令（昭和45年政令第320号）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、本体工事の事業計画は、平成8年10月17日に都市計画決定され、平成13年5月31日に変更決定されており、事業計画の基本的内容は、車線数を除き、都市計画と整合しているものである。

なお、本体工事の事業計画は、4車線の事業として決定されているところ、本体工事は、2車線の事業として施行するものであるため、本件区間におけるルートについては、変更決定された区域内において、上り線側ルート案、下り線側ルート案（以下「申請案」という。）の2案について検討が行われている。申請案と上り線側ルート案を比較すると、支障となる家屋数を極力減らすことができることや加速車線設置に伴う橋梁部の拡幅の必要性がないことなど、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。

さらに、本体工事の施工に伴う町道付替工事及び農業用道路付替工事の事業計画は、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ので、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、並行区間では慢性的に交通渋滞が発生しており、農作物の輸送に自動車交通の定時性の確保及び高速化が求められていることから、できるだけ早期に交通渋滞の緩和を図る必要があると認められる。

また、九州高速自動車道建設期成同盟会等より、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 宮崎県児湯郡高鍋町役場