

○国土交通省告示第千八十九号

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。

平成二十四年十月十一日

国土交通大臣臨時代理

国務大臣 郡司 彰

第1 起業者の名称 国土交通大臣

第2 事業の種類 高速自動車国道九州横断自動車道延岡線新設工事（熊本県上益城郡益城町大字小池字塔ノ平地内から同町大字小池字塚田地内まで）及びこれに伴う準用河川付替工事

第3 起業地

- 1 収用の部分 熊本県上益城郡益城町大字小池字塔ノ平、字西原、字中原及び字塚田地内
- 2 使用の部分 熊本県上益城郡益城町大字小池字西原、字中原及び字塚田地内

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、熊本県上益城郡益城町大字小池字塔ノ平地内の嘉島ジャンクション（仮称）から同郡山都城平字原地内の矢部インターチェンジ（仮称）までの延長22.9kmの区間を全体計画区間とする「高速自動車国道九州横断自動車道延岡線新設工事及びこれに伴う準用河川付替工事」（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、「高速自動車国道九州横断自動車道延岡線新設工事」（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。また、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

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。

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

高速自動車国道九州横断自動車道延岡線は、熊本県上益城郡御船町を起点とし、同郡山都町、宮崎県西臼杵郡高千穂町等を経て、延岡市を終点とする延長約 95km の路線である。このうち、本件事業は、熊本県上益城郡益城町大字小池字塔ノ平地内の嘉島ジャンクション（仮称）から同郡山都町城平字原地内の矢部インターチェンジ（仮称）までの延長 22.9km の区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする事業である。

本件区間が通過する熊本県上益城郡御船町、益城町及び山都町（以下「本件地域」という。）は、農業が盛んな地域であり、夏秋キャベツ、栗等の栽培が行われており、これらの農産物は九州内外に出荷されている。

また、本件区間周辺には、物流等を担う幹線道路として一般国道 445 号等があるが、道路構造令（昭和 45 年政令第 320 号）に定める道路幅員、最小曲線半径及び最急縦断勾配を満たさない区間が多く存在するほか、自然災害による通行止めが行われるなど、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、高速自動車国道九州縦貫自動車道鹿児島線と接続し、本件地域が小池インターチェンジ（仮称）等を介して熊本市、鹿児島市、福岡市等の九州地方の各都市とを結ぶ広域的な高速交通ネットワークにつながることから、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 445 号等の代替路が新たに整備されることから、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、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 9 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、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、保護のため特別の措置を講ずべき動植物は確認されていない。また、動物については、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ツマグロキチョウ、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているサシバ、サンショウクイ及びキムラグモ等が確認されている。ツマグロキチョウについては、生息域は計画路線から離れており、生息環境は周辺に広く残されることから影響は小さいとされている。サシバについては、営巣は確認されておらず、生息環境は周辺に広く残されることから、また、サンショウクイについては、生息域は計画路線から離れており、生息環境は周辺に広く残されることから影響は小さいとされている。キムラグモについては、生息域を極力改変しないことから生息環境は確保され、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ンラン等が確認されているが、起業者は、工事による改変区域で生育が確認された場合には、専門家の指導助言を受け、必要な保全措置を講じることとしている。

なお、本件区間内の土地には、文化財保護法による周知の埋蔵文化財包蔵地が 6 箇所存在するが、このうち 3 箇所については発掘調査等が完了しており、現地保存の必要な遺構等は確認されていない。起業者は、残る 3 箇所についても熊本県教育委員会との協議を行い、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、本件地域と九州地方の各都市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、申請案のほか、申請案より北側のルート案及び南側のルート案の 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、取得必要面積は最も多いものの支障物件は中位であること、トンネル及び橋梁の総延長が最も短いこと、事業費が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。

さらに、本体事業の施行に伴う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、本件地域と九州地方の各都市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 445 号等は、線形不良区間が多く存在し、自然災害による通行止めが行われていることなどから、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、本路線沿線の自治体の長等からなる九州中央自動車道建設促進期成会等より、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 熊本県上益城郡益城町役場