

○国土交通省告示第四百二十六号

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。

平成二十七年三月二十五日

国土交通大臣 太田 昭宏

第1 起業者の名称 東日本高速道路株式会社

第2 事業の種類 高速自動車国道東北中央自動車道相馬尾花沢線新設工事（山形県東置賜郡高畠町大字深沼字烏柳地内から同町大字深沼字中谷地地内まで及び南陽市川樋字丸山地内から上山市金瓶地内まで）並びにこれに伴う市道、町道及び農業用排水路付替工事

第3 起業地

1 収用の部分 山形県東置賜郡高畠町大字深沼字烏柳、字把柳、字舟入、字前谷地及び字中谷地地内

山形県南陽市俎柳字右京一、字右京二及び字右京七、川樋字丸山、字南谷地、字大洞、字大洞山及び字山崎並びに小岩沢字南沢山、字水上、字萱ヶ作、字萱ヶ作山及び字橋本地内

山形県上山市中山字金盈山弐、字金盈五、字金盈山壱、字小飽原山、字所沢山、字小飽原七、字長峰、字飽原七、字萩ノ倉、字飽原八、字飽原九及び字矢ノ沢弐、阿弥陀地字堂満山、小穴字小穴沢山、字小穴沢及び字堂満山、藤吾字前高字カ内林、字前高ウカ山、字内林、字コブシ、字山岸、字塚廻、字大田、字水尻、字屋裏、字道下、字北浦、字谷地、字中道、字久保及び字下原、川口字赤坂前、赤坂字山ノ内、字前田、字太子堂、字赤坂及び字水尻、石曾根字大田、高松字三本松、関根字西原、字ヤウラ、字下原、字西通、字中通、字東通及び字三島、宮脇字下川原、字八幡前、字高野坂及び字笹山、金生字西区、字坂下及び字笹山、金谷字大日向山、字甲石、字飯ノ森、字元甲石及び字胤谷地、永野字飯ノ森、蔵王の森、高野字飯ノ森、権現堂字北ノ山、金瓶並びに金瓶字富沢及び字北地内

2 使用の部分 山形県南陽市川樋字山崎及び小岩沢字南沢山地内

山形県上山市中山字金盈山壱、字小飽原山及び字矢ノ沢弐、小穴字小穴沢山、藤吾字西沢、字東沢及び字吹矢沢、宮脇字笹山、金生字岩下、字入沢、字観音原、字前山、字山神上、字北沢山及び字北沢、仙石字大沢山、字小作田、字北沢山、字笹森、字大沢、字大仏堂、字堂ノ向、字堂ノ上及び字小松堀、金谷字廻立山及び字大日向山、権現堂字北ノ山並びに金瓶字原、字水上及び字富沢地内

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条各号の要件を全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、山形県東置賜郡高島町大字深沼地内の南陽高島インターチェンジから上山市金瓶地内の山形上山インターチェンジまでの延長24.4kmの区間(以下「本件区間」という。)を全体計画区間とする「高速自動車国道東北中央自動車道相馬尾花沢線新設工事並びにこれに伴う市道、町道及び農業用排水路付替工事」(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、「高速自動車国道東北中央自動車道相馬尾花沢線新設工事」(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、また、本体事業の施行により遮断される市道及び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農業用排水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号に掲げる土地改良区が設置する農業用の水路及び排水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

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新設を行うことができるとされているところ、本件事業については、東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・債務返済機構と本件区間の新設に関する協定を締結し、同日付けで国土交通大臣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の理由から、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

高速自動車国道東北中央自動車道相馬尾花沢線(以下「本路線」という。)は、相馬市を起点とし、福島市、米沢市、南陽市、山形市等を経由して尾花沢市に至る延長約167kmの路線である。

本路線が通過する東置賜郡高島町、南陽市及び上山市(以下「本件地域」という。)は、おうとう、西洋なし等の主要な産地であるなど農業が盛んであり、生産された農産物は、主に本件区間とおおむね並行する一般国道13号(以下「現道」という。)

を介して首都圏等へ出荷されている。

しかしながら現道は、物流等による通過交通に広く利用されるとともに、地域住民による地域内交通を担っていることから、交通混雑が発生しているほか、交通事故による通行止めが発生するなど、主要幹線道路としての機能を十分に発揮できていない状況にある。

平成22年度道路交通センサスによると、現道の自動車交通量は上山市赤坂地内で25,843台/日であり、混雑度は1.72となっている。

本件事業の完成により、供用済みである本路線の他の区間と接続し、高速自動車国道東北縦貫自動車道弘前線と連絡することで、山形県内外の各都市を結ぶ広域的な高速交通ネットワークが形成され、自動車交通の高速化及び定時性の確保により利便性が向上し、物流の効率化等に寄与するとともに、本件区間に新たな道路が整備され、現道の機能を補完・代替することから、現道の交通混雑の緩和が図られるなど、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。

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

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山形県知事が、「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、上山インターチェンジ（仮称）から山形上山インターチェンジまでの区間については平成2年8月に、南陽高畠インターチェンジから上山インターチェンジ（仮称）までの区間については平成8年3月に、それぞれ大気質、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、大気質等については環境基準等を満足すると評価されており、騒音については環境基準を超える値が見られるものの、遮音壁の設置により環境基準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25年12月及び平成26年12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。

また、同評価等によると、本件事業の施工区域内及びその周辺の土地において、動物については文化財保護法（昭和25年法律第214号）による特別天然記念物であるカモシカ、天然記念物であるオジロワシ及びイヌワシ、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）による国内希少野生動植物種であるオオタカ、クマタカ及びハヤブサ、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ゲンゴロウブナ、準絶滅危惧種として掲載されているトウホクサンショウウオ等その他これらの分類に該当しない学術上又は希少性等の観点から重要な種（以下単に「重要な種」という。）が、植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ミチノクナシ、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているイヌハギ等その他これらの分類に該当しない重要な種が確認されてい

る。これらについて、本件事業が及ぼす影響の程度を予測したところ、周辺に同様の生息又は生育環境が広く残されることなどから影響がない又は小さいとされた種以外のものについては、保全措置の実施により、影響が回避・軽減されると予測されている。

主な保全措置としては、カモシカについては、高速道路区域への侵入を防ぐため立入防止柵の設置、トウホクサンショウウオについては産卵環境の創出や這い上がり側溝の敷設を行うこととし、イヌハギについては工事に伴い消失するおそれがあるため移植を行っている。加えて、起業者は、今後工事による改変箇所及びその周辺の土地で重要な種が確認された場合には、必要に応じて専門家の指導助言を受け、必要な保全措置を講ずることとしている。

本件事業の施工区域内の土地には、文化財保護法による周知の埋蔵文化財包蔵地が7箇所存在するが、このうち3箇所については既に発掘調査が完了しており、適切な措置が講じられている。起業者は、今後、残る4箇所についても山形県教育委員会と協議を行い、必要に応じて記録保存を含む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、本件地域と山形県内外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に、国土開発幹線自動車道建設法（昭和32年法律第68号）に基づく国土開発幹線自動車道として、道路構造令（昭和45年政令第320号）による第1種第2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、本件事業の事業計画は、上山インターチェンジ（仮称）から山形上山インターチェンジの区間については、平成2年9月11日に都市計画決定され、平成12年12月5日に変更決定された都市計画と、南陽高島インターチェンジから上山インターチェンジ（仮称）の区間については、平成8年5月21日に都市計画決定された都市計画と、車線数、のり面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、施行箇所の決定に当たっては、都市計画決定された区域を基本に、移転対象物件数、構造形式、事業費等の社会的、技術的及び経済的な面から総合的に勘案されたものであり、適切なものと認められる。

さらに、本体事業の施行に伴う市道、町道及び農業用排水路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、本件地域と山形県内外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ことにより物流の効率化等を図るとともに、現道は交通混雑が発生しており交通混雑の緩和等を図る必要があることから、本件事業を早期に施行する必要があると認められる。

また、山形県議会議長を会長とする東北中央自動車道建設促進秋田・山形・福島三県議会協議会等より、本件事業の早期完成に関する強い要望がある。

したがって、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、全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条各号の要件を全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 山形県東置賜郡高島町役場、南陽市役所及び上山市役所