

○国土交通省告示第千四百七十九号

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。

平成二十年十二月十八日

国土交通大臣 金子 一義

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 高速自動車国道常磐自動車道新設工事（福島県双葉郡大熊町大字大川原字西平地内から同町大字下野上字清水地内まで、同郡双葉町大字山田字東西羽黒地内から同町大字山田字上萩平地内まで、同町大字寺沢字唐沢地内から同郡浪江町大字井手字大円川原地内まで、同町大字加倉字今神地内から同町大字室原字田子平地内まで、南相馬市小高区川房字四ツ栗地内、同市小高区金谷字作迫地内から同市小高区飯崎字一ノ関地内まで、同市小高区大富字北谷地地内から同市小高区羽倉字南沢地内まで、同市原町区馬場字原地内から同市原町区馬場字下中内地内まで、同市原町区押釜字戸鳥土地内から同市原町区石神字中山地内まで、同市原町区信田沢字道ノ上地内から同市鹿島区小池字立ノ沢地内まで、同市鹿島区小山田字大日沢地内から同市鹿島区浮田字鶴位地内まで、相馬市富沢字藤木地内から同市富沢字焼切地内まで及び同市今田字久保前地内から同市粟津字愛ノ沢地内まで）並びにこれに伴う市道、町道及び農業用水路付替工事

第3 起業地

1 収用の部分 福島県双葉郡大熊町大字大川原字西平及び大字下野上字清水地内  
福島県双葉郡双葉町大字山田字東西羽黒、字羽黒沢、字手子塚、字萩平及び字上萩平並びに大字寺沢字唐沢地内

福島県双葉郡浪江町大字谷津田字太刀洗、字上谷津田及び字乱塔前、大字井手字羽山下、字下井手及び字大円川原、大字加倉字今神並びに大字室原字朴迫、字樋迫、字八龍内、字田ノ草、字小迫、字沢及び字田子平地内

福島県南相馬市小高区川房字四ツ栗、金谷字作迫、大田和字館越、飯崎字横大道、字西原、字大沢及び字一ノ関、大富字北谷地、羽倉字君ヶ沢、字萩原及び字南沢、原町区馬場字原、字垣ノ内、字中内及び字下中内、押釜字戸鳥土、石神字川原田、字遣子内、字西田、字石神及び字中山、信田沢字道ノ上、字戸ノ内、字上信田、字八反田、字馬場田及び字北関ノ内、深野字庚塚、字塩塚、字関場、字西内、字荒戸沢、字菖蒲沢、字小池田、字宮平及び字仲山、鹿島区小池字ミタラセ及び字立ノ沢、小山田字大日沢、字柿ノ内、字隠町、字菜畑及び字ブナ坂並びに浮田字椴木沢及び字鶴位地内

福島県相馬市富沢字藤木、字南沢及び字焼切、今田字久保前、字久保及び字台畑、山上字中川、字明神、字広瀬及び字山岸並びに粟津字長沢及び字愛ノ沢地内

2 使用の部分 福島県双葉郡大熊町大字大川原字西平及び大字下野上字清水地内

#### 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、福島県双葉郡富岡町大字上手岡字後作地内の常磐富岡インターチェンジから相馬市粟津字愛ノ沢地内の相馬インターチェンジ（仮称）までの延長47.0kmの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする「高速自動車国道常磐自動車道新設工事並びにこれに伴う市道、町道及び農業用水路付替工事」（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、「高速自動車国道常磐自動車道新設工事」（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号に規定す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、本体事業の施行により遮断される農業用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

高速自動車国道のうち、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、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事業許可を受けていることなどから、起業者である東日本高速道路株式会社は、本件事業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

高速自動車国道常磐自動車道（以下「常磐自動車道」という。）は、川口市を起

点とし、水戸市、いわき市等の主要都市を経て仙台市に至る約352kmの路線である。

本件区間が位置する福島県双葉郡富岡町、大熊町、双葉町、浪江町、南相馬市及び相馬市（以下「当該地域」という。）は、福島県の太平洋沿岸地域に位置し、東北最大の都市である宮城県仙台市からは最短箇所でも南に約60kmの圏内、福島県の太平洋沿岸地域の中核都市であるいわき市から約40kmの圏内に位置する。本件区間を含む当該地域のうち、特に終点側の福島県相馬市を中心とした福島県太平洋沿岸北部地域には相馬中核工業団地等の複数の工業団地が立地しているほか、重要港湾相馬港においては多くの貨物取扱が行われている。また、当該地域の周辺海域では水産業も盛んである。これら当該地域において製造、水揚げ等された工業製品、水産物等は首都圏、仙台市等の国内主要消費地に運ばれており、当該地域の産業・経済を支えており、海水浴場等の観光資源も多く、地域間移動も盛んに行われている。

しかし、当該地域において現在いわき市と仙台市との間を南北に結ぶ主要幹線道路は一般国道6号（以下「現道」という。）のみであり、工業製品、水産物等の貨物輸送や観光等の地域間移動は、そのほとんどが現道を経由していることから各所で交通混雑が発生している。また、内陸部においては高速自動車国道東北縦貫自動車道弘前線（以下「東北自動車道」という。）が関東地方と東北地方を結ぶ高速自動車国道として重要な役割を果たしているが、冬季は降雪量が多く頻繁に通行止めが行われている状況である。

本件事業の完成により、供用中の常磐富岡インターチェンジから相馬インターチェンジ（仮称）まで延伸されて当該地域と首都圏が高速交通ネットワークで結ばれることから、自動車交通の定時性が確保され、工業製品、水産物等の首都圏、仙台市等の国内主要消費地への安定供給や、観光等の地域間移動における利便性の向上が図られる。また、通過交通と地域内交通が分散され、現道の交通混雑の緩和が図られることとなる。さらに、常磐自動車道は降雪量が比較的少ない太平洋沿岸地域を通過することから、東北自動車道の代替路としての機能を発揮することとなる。

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福島県知事が平成8年11月に環境影響評価を実施したところ、大気質については、環境基準を満足すると評価されており、騒音については、一部環境基準を超える値が見られるものの、遮音壁等の設置を行うなど適切な保全措置を講ずることにより環境基準を満足すると評価されている。また、起業者は、平成19年5月に環境影響評価法（平成9年法律第81号）等に準じて大気質及び騒音について環境影響評価の再評価を任意で実施したところ、大気質については、環境基準を満足すると評価されており、騒音については、一部環境基準を超える値が見られるものの、遮音壁等の設置を行うなど適切な保全措置を講ずることにより環境基準を満足すると評価されていることから、起業者は遮音壁を設置するほか、車両の走行騒音に対して低減効果がある高機能舗装を敷設することとしている。

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、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）における国内希少動物種であるオオタカ及びハヤブサが確認されており、オオタカについては巣が確認されている。本件事業により生息環境の一部を通過することになるが、オオタカについては、同様の生息環境が本件区間周辺に広く残存すること、確認された巣は現在使われている様子はなく、本件事業の計画路線から離れていることから影響は軽微であると評価されている。ハヤブサについては、同様の生息環境が本件区間周辺に広く残存すること、営巣が確認されていないことから影響は軽微であると評価されている。起業者は、工事の実施にあたって生息状況の把握を行い、必要に応じて適切な保全措置を講じるとともに、低騒音・低振動の工法を採用することとしている。

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81箇所存在し、これまでに70箇所については発掘調査を行ったが、現地保存が必要な遺物は発見されていない。起業者は、引き続き残る11箇所について福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必要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、当該地域における高速交通ネットワークの形成及び現道の交通混雑の緩和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）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、本件事業の事業計画は、平成8年12月13日に都市計画決定されており、事業計画の基本的内容は、車線数等を除き、当該都市計画と整合しているものである。

なお、本件事業の事業計画は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、本体事業については、都市計画決定された区域の範囲内において、土量バランス、トンネル及び橋梁の構造物延長、接続する供用中の常磐自動車道との整合性等、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市道、町道及び農業用水路の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、当該地域においては、自動車交通の高速化及び定時性の確保のため、高速交通ネットワークを早期に整備する必要があるとともに、できるだけ早期に現道の交通混雑の緩和を図る必要があると認められる。

また、福島県知事を会長とする福島県常磐自動車道建設促進期成同盟会等より、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、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 福島県双葉郡大熊町役場、双葉町役場、浪江町役場、南相馬市役所及び相馬市役所