

○国土交通省告示第六百十一号

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。

なお、起業地の一部について収用又は使用の手続が保留されているので、法第三十三条の規定に基づきあわせて告示する。

平成二十二年六月三日

国土交通大臣 前原 誠司

第1 起業者の名称 国土交通大臣

第2 事業の種類

- 1 一般国道24号改築工事〔京奈和自動車道「大和御所道路」（御所区間）〕（奈良県橿原市観音寺町地内から御所市大字條地内まで）
- 2 一般国道24号改築工事（奈良県橿原市観音寺町地内から御所市大字條地内まで）及びこれに伴う県道付替工事

第3 起業地

- 1 収用の部分 奈良県橿原市観音寺町地内  
奈良県御所市、御所市大字北十三、大字本馬、大字茅原、大字玉手、大字蛇穴、大字池之内及び大字條地内
- 2 使用の部分 奈良県橿原市観音寺町地内  
奈良県御所市、御所市大字北十三、大字本馬、大字茅原、大字玉手、大字蛇穴、大字池之内及び大字條地内

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**

**(1) 第2の1に係る事業**

申請に係る事業は、奈良県橿原市新堂町地内から五條市居傳町地内までの延長13.4kmの区間（以下「自専道区間」という。）を全体計画区間とする「一般国道24号改築工事〔京奈和自動車道「大和御所道路（御所区間））〕」（以下「自専道事業」という。）のうち、上記の起業地に係る部分である。

自専道事業は、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、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。

**(2) 第2の2に係る事業**

申請に係る事業は、奈良県橿原市新堂町地内から御所市大字條地内までの延長6.9kmの区間（以下「一般道区間」という。）を全体計画区間とする「一般国道24号改築工事及びこれに伴う県道付替工事」（以下「一般道事業」という。）のうち、上記の起業地に係る部分である。

一般道事業のうち、「一般国道24号改築工事」（以下「本体事業」という。）は、道路法第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県道の従来機能を維持するための付替工事は、同条第3号に掲げる都道府県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。

したがって、自専道事業及び一般道事業（以下両事業をあわせて「本件事業」という。）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

一般国道の改築は、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、自専道区間及び一般道区間（以下両区間をあわせて「本件区間」という。）は、同法第13条第1項の指定区間に該当することなどから、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

#### イ 第2の1に係る事業

一般国道24号（以下「本路線」という。）は、京都市を起点とし、奈良市、橿原市、御所市、五條市等を経て、和歌山市に至る近畿圏の観光都市を結ぶ主要幹線道路である。

本路線が通過する橿原市、御所市及び五條市等からなる奈良県中南部地域（以下「中南和地域」という。）は、桜の名所として知られ、平成16年に世界遺産に登録された吉野山、国指定の重要文化財である本殿を擁する橿原神宮、高松塚古墳や石舞台古墳をはじめとする飛鳥時代の宮殿、史跡等が発掘された明日香村等の観光及び文化資源を豊富に有する地域である。また、テクノパークなら、北宇智工業団地、御所工業団地といった地域産業及び地域経済の拠点が存在するなど、奈良県の産業、経済及び文化の発展を支える重要な地域である。

しかしながら、中南和地域においては、主要幹線道路が本路線しかなく、各都市間の移動に多大な時間を要しており、自動車交通の高速化及び定時性の確保が強く求められているところである。

また、自専道区間に対応する本路線（以下「現道」という。）は大半が幅員狭小の2車線の道路で、沿線には事業所、店舗、住宅等が連なっており、地域住民の日常的な通勤や店舗利用等を目的とした地域内交通と観光等を目的とした通過交通とがふくそうし、各所で慢性的な交通混雑が発生しているほか、交通事故も

頻発するなど、安全かつ円滑な交通が阻害され、主要幹線道路としての機能が著しく低下している状況にある。

平成17年度の道路交通センサスによると、現道の自動車交通量は、奈良県御所市蛇穴地内で21,199台／日、五條市出屋敷町地内で16,939台／日、混雑度はそれぞれ1.64、1.22となっている。

自専道事業は、一般国道24号の自動車専用道路である「京奈和自動車道」の一部をなす道路を建設する事業であり、自専道事業の完成により、順次整備中である京奈和自動車道の他の区間を介して、高速自動車国道近畿自動車道天理吹田線（西名阪自動車道）等と接続することになり、中南和地域において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が図られることが認められる。また、現道が有する主要幹線道路としての機能を自専道区間が補完することから、一般道事業の完成とあいまって、現道の交通混雑の緩和が図られ、安全かつ円滑な交通の確保に寄与することが認められる。

## ロ 第2の2に係る事業

一般道区間に対応する本路線（以下「御所現道」という。）は、御所市役所のほか、事業所、店舗、住宅等が連なり、さらに、バスターミナルを併設する近畿日本鉄道御所線の近鉄御所駅及び忍海駅並びにJR和歌山線の御所駅等の周辺の市街地を通過し、多くの道路と交差していることから、慢性的な交通混雑が発生しており、その影響を受け、御所現道に平行する主要地方道御所香芝線等においても、交通混雑が発生している状況である。

平成17年度の道路交通センサスによると、御所現道の自動車交通量は、奈良県御所市蛇穴地内で21,199台／日、主要地方道御所香芝線の自動車交通量は奈良県葛城市南藤井地内で20,347台／日、混雑度はそれぞれ1.64、1.68となっている。

一般道事業の完成により、御所現道及び主要地方道御所香芝線等における自動車交通のうち地域内交通が一般道区間に分散されることから、自専道事業の完成とあいまって御所現道等の交通混雑の緩和が図られ、安全かつ円滑な交通の確保に寄与することが認められる。

## ハ 生活環境に及ぼす影響

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奈良県知事が「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、平成3年6月に環境影響評価を実施している。その結果によると、騒音の評価項目について一部環境基準を超える値がみられるものの、遮音壁を設置するなどの適切な措置を講ずることにより、環境基準を達成すると評価されている。また、計画交通量の見直しや上記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21年6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、騒音の評価項目について、一部環境基準を超える値が見られるものの、遮音壁を設置するなどの適切な措置を講ずることにより、環境基準を達成するものと評価されていることから、起業者は本件事業の施行に当たり遮音壁の設置を行うこととしている。

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、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）における国内野生希少動植物種であるオオタカの営巣及びハヤブサの飛翔が確認されている。さらに、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サシバの営巣並びにサンショウクイ、ベニイトトンボ、オグマサナエ及びイトアメンボの生息が確認されている。しかしながら、事業施行後も採餌や繁殖など生息に適した環境が広く残存するほか、オオタカ、ハヤブサ及びサシバについては、営巣箇所が計画路線から離れており、オオタカ等に加えサンショウクイについても、丘陵部を可能な限りトンネル構造で通過させることにより、生息環境の改変を最小限に抑えるとともに、地形の改変を伴う法面構造には、既存種による植栽を行い、生息環境の保全を図ることとしている。また、ベニイトトンボ、オグマサナエ及びイトアメンボについては、生息環境の一部であるため池において、多自然型護岸を設置し、代替の生息環境を回復又は創出するなどの保全措置を講ずることとしていることから、これら希少な動物に与える影響は小さいと認められる。

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16箇所存在するが、このうち4箇所については、既に発掘調査が完了しており、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12箇所についても奈良県教育委員会との協議により、必要に応じて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

自専道事業は、中南和地域における高速交通ネットワークの形成を主な目的として、道路構造令（昭和45年政令第320号）による第1種第2級の規格に基づき、4車線の自動車専用道路を建設する事業である。また、一般道事業は、御所現道や主要地方道御所香芝線等の混雑緩和を主な目的として、道路構造令による第3種第2級の規格に基づき、バイパス方式により2車線の一般国道を整備する事業であり、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3年7月19日付けで都市計画決定された都市計画と、自専道事業の非常駐車帯の設置部及び一般道事業の跨線橋の摺付部等を除き、基本的内容について整合しているものである。

さらに、一般道事業の施行に伴う県道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、中南和地域における高速交通ネットワークの形成が必要であると認められるとともに、できるだけ早期に現道の安全かつ円滑な交通の確保を図る必要があると認められる。

また、奈良市長を会長とする京奈和自動車道整備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 奈良県橿原市役所及び御所市役所

第6 収用又は使用の手続が保留されている起業地 奈良県橿原市観音寺町地内  
奈良県御所市、御所市大字本馬、大字茅原、大字玉手、大字蛇穴、大字池之内及び  
大字條地内