

○国土交通省告示第五百二十二号

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。

令和三年六月十日

国土交通大臣 赤羽 一嘉

第1 起業者の名称 西日本高速道路株式会社及び国土交通大臣

第2 事業の種類

1 西日本高速道路株式会社起業に係る事業

- (1) 高速自動車国道近畿自動車道名古屋神戸線新設工事（大津ジャンクション（仮称）から城陽ジャンクション・インターチェンジまで）
- (2) 高速自動車国道近畿自動車道名古屋神戸線新設工事（城陽スマートインターチェンジ（仮称））

2 国土交通大臣起業に係る事業

一般国道24号改築工事（寺田拡幅）

第3 起業地

1 第2の1(1)に係る事業

- (1) 収用の部分 京都府綴喜郡宇治田原町大字禅定寺小字口城土、小字松尾、小字大谷及び小字砂川並びに大字郷之口小字豊前丈及び小字馬廻り地内
京都府城陽市奈島池ノ首、坊ヶ谷、上小路及び下小路並びに中芦原及び中山並びに富野長谷山、狼谷、北角、別所ヶ谷、鷺坂山、上ノ芝、中ノ芝、北ノ芝、池ノ内、荒見田、小樋尻及び久保田並びに長池北裏並びに寺田島垣内及び大畔地内
- (2) 使用の部分 京都府綴喜郡宇治田原町大字禅定寺小字口城土及び小字砂川地内
京都府城陽市奈島池ノ首、坊ヶ谷、上小路及び下小路並びに中芦原及び中山並びに富野長谷山、北角、別所ヶ谷、鷺坂山、上ノ芝、中ノ芝、北ノ芝、池ノ内、荒見田、小樋尻及び久保田並びに長池北裏並びに寺田新池、島垣内及び大畔地内

2 第2の1(2)に係る事業

- (1) 収用の部分 京都府城陽市富野長谷山及び狼谷
- (2) 使用の部分 京都府城陽市富野長谷山及び狼谷

3 第2の2に係る事業

- (1) 収用の部分 京都府城陽市寺田大畔、島垣内、庭井及び新池並びに富野久保田、小樋尻及び荒見田地内

- (2) 使用の部分 京都府城陽市寺田大畔、島垣内及び庭井並びに富野久保田、小樋尻及び荒見田地内

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

(1) 第2の1(1)に係る事業

「高速自動車国道近畿自動車道名古屋神戸線新設工事（大津ジャンクション（仮称）から城陽ジャンクション・インターチェンジまで）」（以下「本件新名神高速道路事業」という。）は、滋賀県大津市上田上牧町字横落地内の大津ジャンクション（仮称）から京都府城陽市寺田金尾地内の城陽ジャンクション・インターチェンジまでの延長25.1kmの区間（以下「本件新名神高速道路事業区間」という。）を全体計画区間とする高速自動車国道新設工事であり、申請に係る事業は、本件新名神高速道路事業のうち、上記の起業地に係る部分である。

本件新名神高速道路事業は、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。

(2) 第2の1(2)に係る事業

「高速自動車国道近畿自動車道名古屋神戸線新設工事（城陽スマートインターチェンジ（仮称）」（以下「本件スマートインターチェンジ事業」という。）は、本件新名神高速道路事業区間内の城陽市富野長谷山及び狼谷地内の延長1.1kmの区間（以下「本件スマートインターチェンジ事業区間」という。）を全体計画区間として、専らETC通行車の通行の用に供することを目的とするインターチェンジを建設する高速自動車国道新設工事である。

本件スマートインターチェンジ事業は、道路法第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。

(3) 第2の2に係る事業

「一般国道24号改築工事（寺田拡幅）」（以下「本件国道事業」という。）は、城陽市寺田今橋地内から同市富野荒見田地内までの延長2.1kmの区間（以下「本件国道事業区間」という。）を全体計画区間とする一般国道改築工事であり、申請に係る事業は、本件国道事業のうち、上記の起業地に係る部分である。

本件国道事業は、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、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、本件新名神高速道路事業、本件スマートインターチェンジ事業及び本件国道事業（以下これら3つの事業を合わせて「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

(1) 第2の1(1)に係る事業

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（以下「機構」という。）と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。以下「機構法」という。）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を新設することができるのとされているところ、起業者である西日本高速道路株式会社は、本件新名神高速道路事業について、平成18年3月31日付けで機構と本件新名神高速道路事業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新名神高速道路事業区間の新設に関する許可を受け、令和2年3月27日付けで機構と協定の一部を変更する協定を締結し、同月31日付けで国土交通大臣から変更許可を受けていること、既に本件新名神高速道路事業を開始していることなどの理由から、本件新名神高速道路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。

(2) 第2の1(2)に係る事業

道路整備特別措置法第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、機構と機構法第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第2条第2項に規定する高速道路を新設することができるのとされているところ、起業者である西日本高速道路株式会社は、本件スマートインターチェンジ事業について、平成29年8月4日付けで機構と本件スマートインターチェンジ事業区間の新設に関する協定を締結し、同月10日付けで国土交通大臣から本件スマートインターチェンジ事業区間の新設に関する許可を受け、令和元年9月20日付けで機構と協定の一部を変更する協定を締結し、同月27日付けで国土交通大臣から変更許可を受けていること、既に本件スマートインターチェンジ事業を開始していることなどの理由から、本件スマートインターチェンジ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。

(3) 第2の2に係る事業

本件国道事業は、道路法第12条の規定に基づき国土交通大臣が行うものであり、起業者である国土交通大臣は、既に本件国道事業を開始していることなどの理由から、本件国道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

イ 第2の1(1)に係る事業

高速自動車国道近畿自動車道名古屋神戸線（以下「新名神高速道路」という。）は、愛知県名古屋市を起点とし、兵庫県神戸市に至る延長約174kmの路線である。

新名神高速道路が通過する滋賀県大津市、京都府綴喜郡宇治田原町及び城陽市は、大津関津工業団地、宇治田原工業団地、サンフォルテ城陽等の多数の工業団地や企業集積地を擁しているほか、同町は日本茶の生産が盛んな地域でもあり、生産された工業製品、日本茶等は、高速自動車国道中央自動車道西宮線（以下「名神高速道路」という。）、一般国道1号（京滋バイパス）（以下単に「京滋バイパス」という。）及び一部供用済みの新名神高速道路等を介して関東・関西方面等の県内外へ輸送されている。

本件新名神高速道路事業区間とおおむね並行する主要幹線道路としては、名神高速道路及び京滋バイパスがあるが、本件新名神高速道路事業区間に対応する区間（以下「新名神高速道路現道」という。）は、自動車交通量が多く、年間を通じて交通渋滞の発生が多いことに加え、交通渋滞等を起因とする交通事故等による通行止めが行われるなど、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。

本件新名神高速道路事業の完成により、既に供用済みである新名神高速道路の他の区間と接続し、名神高速道路と連絡することで、近畿圏と中部圏とを結ぶ広域的な高速交通ネットワークが強化され、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、物流の効率化等に寄与するとともに、本件新名神高速道路事業区間が新名神高速道路現道の通過交通等を分担することから、新名神高速道路現道における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。

ロ 第2の1(2)に係る事業

新名神高速道路が通過する城陽市は、京都府南部に位置し、京都府地域防災計画において防災活動の拠点として位置付けられている木津川運動公園を擁する東部丘陵地域や、企業集積地である京都山城白坂テクノパークを擁するほか、同市において策定された城陽市東部丘陵地整備計画に基づき新名神高速道路を活用した土地利用の展開・誘導を目的とするまちづくりが実施されるなど、京都府南部の地域経済の活性化を図るうえでの重要な地域である。

本件スマートインターチェンジ事業の完成により、新名神高速道路と同市が施行する宇治都市計画道路3・3・207号東部丘陵線（以下単に「東部丘陵線」という。）とが連結することで、東部丘陵地域等を擁する京都府南部地域と近畿圏及び中部圏と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る広域的な利便性が向上し、地域経済の活性化や物流の効率化等に寄与するとともに、周辺道路の通過交通等を分担することから、周辺道路における交通混雑の低減が図られるなど、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。

ハ 第2の2に係る事業

一般国道24号（以下「本路線」という。）は、京都府京都市を起点とし、和歌山県和歌山市を終点とする延長約236kmの主要幹線道路である。

本路線が通過する城陽市は、京都山城白坂テクノパーク、サンフォルテ城陽等の企業集積地を擁するほか、新名神高速道路の城陽ジャンクション・インターチェンジが存するなど、産業及び物流の拠点として京都府南部における重要な地域となっている。

しかしながら、本件国道事業区間に係る本路線（以下「国道24号現道」という。）は、地域住民の通勤、通学等を目的とした地域内交通と、物流等による通過交通とがふくそうし、交通混雑が発生するなど、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27年度全国道路・街路交通情勢調査によると、国道24号現道の自動車交通量は、城陽市地内で25,634台／日であり、混雑度は1.58となっている。

本件国道事業の完成により、国道24号現道が2車線から4車線に拡幅されることなどから、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

本件新名神高速道路事業が生活環境に与える影響については、京都府区間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京都府知事が、滋賀県区間については建設省近畿地方建設局（当時）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7月に大気質、騒音等について環境影響評価をそれぞれ実施しており、それらの結果によると、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、遮音壁の設置等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上記の評価以降に新たに得られた知見を踏まえ、起業者が令和2年11月等に、環境影響評価法（平成9年法律第81号）等に準じて任意で上記の評価の照査を実施したところ、振動等については法令により定められた基準等を満足するとされており、自動車の走行に係る騒音等については環境基準等を超える値が見られるものの、遮音壁の設置等により環境基準等を満足するとされていることから、起業者は本件新名神高速道路事業の施行に当たり、当該措置を講ずることとしてい

る。

本件スマートインターチェンジ事業が生活環境に与える影響については、本件スマートインターチェンジ事業は、環境影響評価法等に基づく環境影響評価の実施対象外の事業であるが、起業者が令和2年11月等に同法等に準じて任意で大気質、騒音、振動等について環境影響調査を実施しており、その結果によると、振動等については法令により定められた基準等を満足するとされており、自動車の走行に係る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されていることから、起業者は本件スマートインターチェンジ事業の施行に当たり、当該措置を講ずることとしている。

本件国道事業が生活環境に与える影響については、本件国道事業は、環境影響評価法等に基づく環境影響評価の実施対象外の事業であるが、起業者が令和2年11月等に同法等に準じて任意で大気質、騒音、振動等について環境影響調査を実施しており、その結果によると、振動等については法令により定められた基準等を満足するとされており、自動車の走行に係る騒音等については環境基準等を超える値が見られるものの、遮音壁の設置等により環境基準等を満足するとされていることから、起業者は本件国道事業の施行に当たり、当該措置を講ずることとしている。

また、上記の評価等によると、本件新名神高速道路事業区間内、本件スマートインターチェンジ事業区間内及び本件国道事業区間内並びにそれらの周辺の土地において、動物については、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）における国内希少野生動植物種であるハヤブサ、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ホトケドジョウ、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているサシバ、サンショウクイ等、準絶滅危惧として掲載されているガムシ、アオハダトンボ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が、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オオヒキヨモギ、準絶滅危惧として掲載されているイシモチソウ、イヌタヌキモ、ヒメコヌカグサ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がそれぞれ確認されている。本件事業がこれらの動植物に及ぼす影響の程度は、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若しくは小さい、又は保全措置の実施により影響が回避若しくは低減されると予測されている。主な保全措置として、ハヤブサ及びサシバについては、営巣が確認されていることから、専門家の指導助言を受け、人工代替巣の設置等の必要な保全措置を講ずることとしている。ホトケドジョウ、ガムシ等については、生息環境が改変されるおそれがあることから、専門家の指導助言を受け、モニタリング調査を継続し、必要に応じて移設を実施することとしている。サンショウクイについては、生息環境の一部が改変されるおそれがあることから、移動経路や餌動物の生息場創出として、のり面緑化を実施することとしている。アオハダトンボ等については、汚濁水の流入により生息環境が改変されるおそれがあることから、汚濁水の流出防止を目的として沈砂池の設置等を実施することとしている。イシモチソウ、イヌタヌキモ、ヒメコヌカグサ等については、生育環境が改変されるおそれがあることから、専門家の指導助言を受け、移植を実施することとしている。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これらの種が確認された場合は、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。

また、本件新名神高速道路事業区間内、本件スマートインターチェンジ事業区間内及び本件国道事業区間内の土地には、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等が25か所存在するが、このうち12か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13か所についても京都府教育委員会及び滋賀県教育委員会と協議の上、必要に応じて発掘調査等を行い、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

イ 第2の1(1)及び(2)に係る事業

本件新名神高速道路事業及び本件スマートインターチェンジ事業は、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車線の高速自動車国道を新たに建設するとともに、新名神高速道路と東部丘陵線とを連結するためのスマートインターチェンジを新たに建設する事業であり、これらの事業計画は同令等に定める規格に適合していると認められる。

また、本件新名神高速道路事業及び本件スマートインターチェンジ事業の事業計画は、京都府区間については、平成3年9月24日及び平成7年7月7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り、滋賀県区間については、申請案である中央ルート案、北側ルート案及び南側ルート案の3案による検討が行われており、申請案と他の2案とを比較すると、申請案は、取得必要面積が最も多いものの、トンネル及び橋梁の総延長が最も短いことなどから施工性に優れていると判断されること、事業費が最も低く抑えられることなどから、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、本件新名神高速道路事業は、6車線の事業として都市計画決定された区域の範囲を基本に、取得必要面積、事業費等の社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案して施行箇所が決定されていることから、適切なものと認められる。

したがって、本件新名神高速道路事業及び本件スマートインターチェンジ事業の事業計画については、合理的であると認められる。

ロ 第2の2に係る事業

本件国道事業は、道路構造令による第4種第1級の規格に基づき、国道24号現道を4車線に拡幅する事業であり、その事業計画は同令等に定める規格に適合していると認められる。

また、本件国道事業の事業計画は、平成28年5月10日に都市計画決定された都市計画と、交差点形状等を除き基本的内容について整合しているものである。

したがって、本件国道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、本件事業の事業計画に基づき施行すること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、本件事業の事業計画は、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

イ 第2の1(1)に係る事業

3(1)イで述べたように、近畿圏と中部圏とを結ぶ広域的な高速交通ネットワークを強化することにより物流の効率化等を図るとともに、新名神高速道路現道は交通混雑が発生しており、その緩和を図る必要があることなどから、本件新名神高速道路事業を早期に施行する必要があると認められる。

ロ 第2の1(2)に係る事業

3(1)ロで述べたように、東部丘陵地域等を擁する京都府南部地域と近畿圏及び中部圏とを結ぶ広域的な高速交通ネットワークを形成することにより物流の効率化等を図るとともに、周辺道路における交通混雑の低減を図る必要があることなどから、本件スマートインターチェンジ事業を早期に施行する必要があると認められる。

ハ 第2の2に係る事業

3(1)ハで述べたように、国道24号現道は交通混雑が発生しており、その緩和を図る必要があることなどから、本件国道事業を早期に施行する必要があると認められる。

また、新名神高速道路沿線の自治体の長等からなる滋賀新名神高速道路建設促進期成同盟会等より、上記の理由から、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公益上の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 京都府綴喜郡宇治田原町役場及び城陽市役所