

○国土交通省告示第千四百九十九号

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、次のとおり告示する。

平成十八年十二月十八日

国土交通大臣 冬柴 鐵三

第1 起業者の名称 西日本高速道路株式会社

第2 事業の種類 高速自動車国道東九州自動車道新設工事（津久見インターチェンジから佐伯インターチェンジ（仮称）まで）

第3 起業地

1 収用の部分 大分県津久見市大字津久見字村ノ上地内

大分県佐伯市弥生大字床木字鏡山、字沓切、字長谷、字立岩、字ホトバル、字田ノ迫、字ツブロウ、字カゲ平、字ウシロ、字徳納、字ウシロ山、字白岩、字佛岩、字入道、字入道原、字マカヤガタヲ、字向山、字ダン原、字柚ノ木、字水無、字向ノ平、字向ノ山、字迫奥、字小迫、字アンノ迫、字古天神、字芋ノ尾及び字河内地内

2 使用の部分 大分県津久見市大字津久見字村ノ上及び字東前地内

大分県佐伯市弥生大字床木字ヤカタ河内、字鏡山、字ホトバル、字田ノ迫、字クウソ、字ヲシカキ及び字ツブロウ地内

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、大分県津久見市大字下青江地内から同県佐伯市大字上岡地内までの延長約13.0kmの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする「高速自動車国道東九州自動車道新設工事（津久見インターチェンジから佐伯インターチェンジ（仮称）まで）」（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。

本件事業は、道路法（昭和27年法律第180号）第3条第1号の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。

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、道路整備特別措置法（昭和31年法律第7号）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（以下「協定」という。）に基づき西日本高速道路株式会社が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、平成18年3月に西日本高速道路株式会社が独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構と協定を締結し、同月に国土交通大臣の許可を受けていることから、起業者である西日本高速道路株式会社は、本件事業を施行する権能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

高速自動車国道東九州自動車道（以下「東九州自動車道」という。）は、福岡県北九州市から大分県大分市、宮崎県宮崎市等を経由し鹿児島県鹿児島市に至る延長約436kmの東九州地方を縦断する路線である。

東九州自動車道の通過する地域は、工業、商業、農林水産業又は観光を主要産業とする都市圏を擁しており、都市圏間の移動において、自動車輸送が重要な役割を担っている。本件区間周辺地域である大分臼津・県南地域（以下「当該地域」という。）においては、特に全国屈指の生産量を誇る養殖ヒラメなど漁業が盛んであり、主にトラックによる輸送で、九州全域にとどまらず関西や関東方面などに広く出荷されていることから、自動車交通の定時性の確保及び高速化が求められているところである。

なお、「全国総合開発計画」（平成10年閣議決定）、「九州地方開発促進計画（第5次）」（平成11年閣議決定）の中で、地域間の連携を支援する高規格幹線道路として東九州自動車道の整備促進が掲げられ、さらに、大分県においても、「おおいた新世紀創造計画」（平成11年策定）の中で、広域交通網の整備として、基盤となる東九州自動車道等の高速交通体系の整備を行うことが掲げられている。

ところで、当該地域と大分市や九州北部地域などを結ぶ道路として、一般国道10号があるが、交通量が多く、また、本件区間とおおむね並行する一般国道217号の区間（以下「並行区間」という。）は山中を通過しており、幅員が狭小で急峻な崖地上の線形不良箇所も多く、円滑な自動車交通が確保できないことに加え交通量も多いことから各所で慢性的な交通渋滞が生じている。平成17年度道路交通センサスによると、並行区間の交通量は、大分県津久見市新町地内で19,805台/日、混雑度は2.26となっている。

本件事業の完成により、一般国道10号及び並行区間が混雑している場合には東九州自動車道に迂回することが可能となる。また、当該地域が県都大分市と高速交通ネットワークの中で結ばれ、高速自動車国道九州横断自動車道長崎大分線を介して高速自動車国道九州縦貫自動車道と連結することにより、福岡市や北九州市を含めて広域的な高速交通ネットワークが形成されることから、自動車交通の定時性の確保及び高速化が図られ、漁業の盛んな当該地域の振興に寄与することが期待される。

なお、本件事業による生活環境等に及ぼす影響については、昭和60年9月に定めた「建設省所管道路事業環境影響評価技術指針」に基づき、大分県が平成8年10月に環境影響評価を実施したところ、いずれの項目においても環境基準等を満足するものと評価されている。

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、起業者が保護のため特別の措置を講ずべき動植物は見受けられない。

また、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5箇所存在するが、起業者は大分県教育委員会と協議を行い、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

本件事業は、当該地域を広域的な高速交通ネットワークの中で県都大分市等と結ぶことにより自動車交通の定時性及び高速化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車線の自動車専用道路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11月12日に都市計画決定され、平成17年1月18日に変更決定されており、事業計画の基本的内容は、車線数等を除き、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、本件事業については、変更決定された区域の範囲内において、取得必要面積、近接する家屋への工事施工に伴う影響、変電所及び鉄塔の移設、事業費等、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、合理的であると認められる。

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、一般国道 10 号及び並行区間は交通量が多く、特に並行区間については慢性的な交通渋滞が発生しており、水産物の輸送に自動車交通の定時性の確保及び高速化が求められていることから、できるだけ早期に交通渋滞の緩和を図るとともに、自動車交通の定時性の確保及び高速化を図る必要があると認められる。

また、九州高速自動車道建設期成同盟会等より、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 大分県津久見市役所、同県佐伯市役所