

○国土交通省告示第百十六号

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。

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るので、法第三十三条の規定に基づきその旨をあわせて告示する。

令和七年二月二十一日

国土交通大臣 中野 洋昌

第1 起業者の名称 国土交通大臣及び西日本高速道路株式会社

第2 事業の種類

1 国土交通大臣及び西日本高速道路株式会社起業に係る事業

一般国道24号改築工事（京奈和自動車道「大和北道路」奈良インターチェンジ（仮称）から郡山下ツ道ジャンクションまで）

2 国土交通大臣起業に係る事業

一般国道24号改築工事（奈良県奈良市西九条町三丁目地内から大和郡山市横田町地内まで）

第3 起業地

1 第2の1に係る事業

(1) 収用の部分 奈良県奈良市杏町、西九条町三丁目及び西九条町五丁目地内
奈良県大和郡山市横田町地内

(2) 使用の部分 奈良県奈良市杏町、西九条町三丁目及び西九条町五丁目地内
奈良県大和郡山市横田町地内

2 第2の2に係る事業

(1) 収用の部分 奈良県奈良市西九条町三丁目及び西九条町五丁目地内
奈良県大和郡山市横田町地内

(2) 使用の部分 奈良県奈良市西九条町五丁目地内
奈良県大和郡山市横田町地内

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に係る事業

「一般国道24号改築工事（京奈和自動車道「大和北道路」奈良インターチェンジ（仮称）から郡山下ツ道ジャンクションまで）」（以下「本件専用部事業」という。）は、奈良県奈良市八条三丁目地内の奈良インターチェンジ（仮称）から同県大和郡山市横田町地内の郡山下ツ道ジャンクションまでの延長6.3kmの区間（以下「本件専用部区間」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、本件専用部事業のうち、上記の起業地に係る部分である。

本件専用部事業は、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

「一般国道24号改築工事（奈良県奈良市西九条町三丁目地内から同県大和郡山市横田町地内まで）」（以下「本件一般部事業」という。）は、奈良県奈良市西九条町三丁目地内から同県大和郡山市横田町地内までの延長5.1kmの区間（以下「本件一般部区間」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、本件一般部事業のうち、上記の起業地に係る部分である。

本件一般部事業は、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、本件専用部事業及び本件一般部事業（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

(1) 第2の1に係る事業

本件専用部事業は、国土交通大臣及び西日本高速道路株式会社による公共事業・有料道路事業合併施行方式により建設するものであるが、一般国道の改築については、道路法第12条本文の規定により国土交通大臣が行うものであること、また、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改築については、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）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、西日本高速道路株式会社は、本件専用部事業について、平成18年3月31日付けで機構と本件専用部区間の改築に関する協定を締結し、同日付けで国土交通大臣から許可を受け、平成30年3月30日付けで機構と協定の一部を変更する協定を締結し、同日付けで国土交通大臣から変更許可を受けていること、起業者である国土交通大臣及び西日本高速道路株式会社は、既に本件専用部事業を開始していることなどの理由から、起業者は、本件専用

部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2に係る事業

本件一般部事業は、起業者である国土交通大臣が道路法第12条本文の規定に基づき本件事業を行うものであり、既に本件事業を開始し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

一般国道24号「京奈和自動車道」（以下「本路線」という。）は、京都府京都市を起点とし、和歌山県和歌山市に至る延長約120kmの自動車専用道路である。

本路線が通過する五條市等の奈良県中部地域は、柿等の生産が盛んな地域であり、これらの生産物は、一部供用済みの本路線等を利用して県内外へ輸送されている。

また、本路線の沿線地域は、奈良県最大の工業団地である大和郡山市内の「昭和工業団地」、奈良県における先端技術の集積地である五條市内の「テクノパーク・なら工業団地」及び「南大和テクノタウン」等を擁しており、電子回路、輸送用機械器具等の工業製品を生産する産業拠点とされている。さらに「法隆寺地域の仏教建造物」及び「古都奈良の文化財」等の世界遺産をはじめとする多くの観光施設を擁しているなど、奈良県の産業、経済及び文化の発展を支える重要な地域とされている。

しかしながら、本件専用部区間及び本件一般部区間（以下両区間をあわせて「本件区間」という。）に対応する一般国道24号（以下「現道」という。）は、物流や観光に広く利用されているとともに、奈良市等の既成市街地を通過していることから、物流等による通過交通と地域住民による地域内交通がふくそうし、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。

本件事業の完成により、既に一部供用済みである本路線の他の区間と接続し、供用済みの高速自動車国道近畿自動車道天理吹田線等と連絡することで、近畿圏における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、本件区間が現道の通過交通等を分担することから、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。

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、環境影響評価法（平成9年法律第81号）等に基づき、平成20年3月に大気質、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5年6月に、同法等に準じて任意で上記の評価の照査を実施したところ、振動等については環境基準等を満足するとされており、騒音等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等を満足するとされていることから、起業者は本件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、本件区間内及びそ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Ⅱ類として掲載されているウズラ、ミナミメダカ、マダラコガシラミズムシ等、奈良県版レッドデータブックに希少種として掲載されているチョウゲンボウ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ミズマツバ、準絶滅危惧として掲載されているアズマツメクサ、コイヌガラシ、カワデシャ、ミゾコウジュ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極めて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、チョウゲンボウについては、営巣が確認されていることから営巣状況に応じて繁殖期を回避した施工、防音設備の設置等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。

さらに、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12か所存在するが、このうち4か所については、奈良県教育委員会との協議の結果、発掘調査の必要はないことが既に確認されている。発掘調査が必要とされた8か所のうち5か所について既に発掘調査等が完了しており、記録保存等の措置が講じられている。起業者は、今後、残る3か所についても奈良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

本件事業は、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4車線の自動車専用道路及び第3種第2級の規格に基づく4車線の一般国道を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、本件事業の事業計画は、平成20年3月18日に都市計画決定された都市計画と、一部区間における構造形式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

3(1)で述べたように、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、現道は交通混雑が発生しており、本件事業によりその機能を補完・代替し安全かつ円滑な自動車交通の確保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、本路線沿線の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、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。

市役所

第6 収用又は使用の手續が保留される起業地

1 第2の1に係る事業

奈良県奈良市杏町、西九条町三丁目及び西九条町五丁目地内

2 第2の2に係る事業

奈良県奈良市西九条町三丁目及び西九条町五丁目地内