

○中国地方整備局告示第八十四号

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。

平成二十七年七月十七日

中国地方整備局長 尾藤 勇

第1 起業者の名称 島根県

第2 事業の種類 一般県道矢尾今市線改築工事（島根県出雲市矢尾町字中沢地内から同市高岡町地内まで）

第3 起業地

- 1 収用の部分 島根県出雲市矢尾町字中沢、里方町字宮代原及び字八石原、平野町並びに高岡町地内
- 2 使用の部分 島根県出雲市矢尾町字中沢及び里方町字宮代原地内

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、島根県出雲市矢尾町字中沢地内から同市大塚町地内までの延長約1,660mの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする「一般県道矢尾今市線改築工事」（以下「本件事業」という。）のうち、上記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3号に掲げる都道府県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

一般県道矢尾今市線（以下「本路線」という。）は、道路法第7条の規定により島根県知事が県道に認定した路線であり、同法第15条の規定により、島根県が道路管理者となることなどから、起業者である島根県は、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

本路線は、島根県出雲市矢尾町字中沢地内を起点とし、同市今市町字漆垣地内に

至る延長約 3.4km の幹線道路であり、出雲市における東西方向の主要幹線道路である一般国道 431 号と一般国道 9 号を南北に接続しており、地域の経済活動や日常生活において重要な役割を担うなど、出雲市北部の道路網を形成する重要な路線である。

本路線が接続する一般国道 431 号は、出雲市と松江市を結ぶ主要幹線道路であり、両市間において線形不良等により最も交通の隘路となっていた区間について、平成 26 年 3 月に一般国道 431 号東林木バイパス（以下「東林木バイパス」という。）を供用したことにより、主要幹線道路としての機能が向上し、両市間の円滑な交通が図られることとなった。

しかしながら、本件区間に対応する本路線（以下「現道」という。）は、最小車道幅員が 4.9 m である幅員狭小区間があることなどから、現道を迂回する交通が多く、一般国道 431 号と出雲市中心部を南北に接続する幹線道路としての機能を十分に果たしていないことにより、東林木バイパスの供用効果を十分に発揮出来ていない状況にあるほか、現道周辺の市道等に現道を迂回する交通が集中し、過度な交通混雑をもたらす原因ともなっている。

平成 26 年 4 月に起業者が行った交通量調査によると現道周辺の出雲市荻杼町地内（荻杼交差点）で市道今市川跡日下線の自動車交通量は 12,900 台／日、混雑度は 1.58、一般県道斐川出雲大社線の自動車交通量は 18,200 台／日、混雑度は 1.32 となっている。

本件事業の完成により、本件区間が 2 車線の道路として整備されることで円滑な交通が可能となり、東林木バイパス等と出雲市中心部を結ぶ幹線道路としての機能向上に伴う合理的な経路での交通の実現が図られ、東林木バイパスの最大限の効用が発揮されるとともに、市道今市川跡日下線及び一般県道斐川出雲大社線の交通混雑の緩和に寄与することが認められる。

なお、本件事業が生活環境等に及ぼす影響については、本件事業は、環境影響評価法（平成 9 年法律第 81 号）等に基づく環境影響評価の実施対象外の事業であるが、起業者が任意で大気質等の環境影響調査を実施しており、その結果によると、生活環境に関する全ての項目について環境基準等を満足すると予測されている。

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

上記の環境影響調査によると、動物について、本件区間内及びその周辺の土地において、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ハヤブサ、メダカ（ミナミメダカ）及びマルタニシ、準絶滅危惧として掲載されているヒクイナ及びミサゴ、改訂しまねレッドデータブック 2014 動物編に準絶滅危惧として掲載されているチョウゲンボウについて生息の可能性を専門家より指摘されたため、起業者において現地調査を行ったが、環境省レッドリスト等に掲載されている希少動植物種は確認されなかった。専門家からは、生息の可能性を指摘した種のうち鳥類については、本件区間内には環境省レッドリスト等に掲載されている鳥類の主要な生

息環境は確認されず、本件区間周辺部には餌場となる農耕地や山林等が多く存在していることから、本件事業の施行による影響は軽微であるとの意見をj得ている。メダカ（ミナミメダカ）については、本件区間内及びその周辺部において生息の可能性はあるものの、工事による汚濁水等の対策を講ずることにより、影響は軽微であるとの意見をj得ている。マルタニシについては、本件区間及びその周辺部において生息していない可能性が高いとされている。

なお、本件区間内には、文化財保護法（昭和 25 年法律第 214 号）に基づく周知の埋蔵文化財包蔵地が 3 箇所存在するが、そのうち 2 箇所については島根県教育委員会との協議に基づき発掘調査が完了し、記録保存の措置が講じられている。起業者は、残る 1 箇所についても今後発掘調査を行い、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

本件事業は、本路線の幹線道路としての機能向上に伴う合理的な経路での交通の実現を図ることを主な目的として、道路構造令（昭和 45 年政令第 320 号）で定める第 3 種第 2 級の区分に該当する道路として、島根県県道の構造の技術的基準等を定める条例（平成 24 年島根県条例第 50 号）（以下「条例」という。）の規格に基づく 2 車線の道路をバイパス方式により整備する事業であり、本件事業の事業計画は、条例等に定める規格に適合していると認められる。

また、本件区間におけるルートについては、バイパス計画案（以下「申請案」という。）のほか、南側現道活用案及び北側現道活用案の 3 案による検討が行われている。申請案と他の案を比較すると、申請案は、用地取得面積は最も多いが、宅地への影響や支障物件が最も少なく、工事施工中に現道等の交通への影響が最も少なく施工性に優れ、事業費も最も廉価であるなど、社会的、技術的及び経済的諸条件に基づき、総合的に検討した結果、最も合理的である案を採用していると認められる。

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、現道は車道幅員狭小区間があることなどから、現道を迂回する交通が多く、幹線道路としての機能を十分に果たしていないことにより、東林木バイパスの供用効果を十分に発揮出来ていない状況にあるほか、現道周辺の市道等に現道を迂回する交通が集中し、過度な交通混雑をもたらす原因ともなっていることなどから、できるだけ早期に合理的な経路での交通の実現を図る必要があると

認められる。

なお、出雲市から本件事業の整備促進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、本件事業の用に恒久的に供される範囲のうち、使用地とすることが合理的である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 島根県出雲市役所