

○中国地方整備局告示第四十号

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。

平成二十九年四月十八日

中国地方整備局長 丸山 隆英

第1 起業者の名称 広島市及び広島高速道路公社

第2 事業の種類 県道温品二葉の里線新設工事（有料道路名「広島高速5号線」新設工事・広島県広島市東区中山西二丁目地内から同区二葉の里二丁目地内まで）

第3 起業地

- 1 収用の部分 広島県広島市東区中山西二丁目地内
- 2 使用の部分 広島県広島市東区中山西二丁目、中山西一丁目、牛田東四丁目、牛田東三丁目、牛田東一丁目、牛田南二丁目、牛田南一丁目及び二葉の里二丁目地内

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

申請に係る事業は、広島県広島市東区温品町字磯合地内から同区二葉の里三丁目地内までの延長約4kmの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする「県道温品二葉の里線新設工事（有料道路名「広島高速5号線」新設工事）（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

本件事業は、広島市及び広島高速道路公社による公共事業・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、県道温品二葉の里線（有料道路名「広島高速5号線」）（以下「本路線」という。）は、道路法第7条の規定により広島県知事が県道に認定した路線であり、本件事業のうち、上記起業地に係る部分は、同法第17条第1項の規定により広島市が道路管理者となり、また、広島高速道路公社は、地方道路公社法（昭和45年法律第82号）第9条第1項の規定に基づき平成9年5月30日付けで建設大臣の認可を受けて設立した地方道路公社であり、道路整備特別措置法（昭和

31 年法律第 7 号) 第 7 条の 14 第 6 項の規定に基づき平成 12 年 9 月 25 日付けで建設大臣から本件区間の新設に関する許可を受けていることなどから、起業者である広島市及び広島高速道路公社は、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

広島高速道路は、本路線を含む 5 路線で構成され、各路線が相互に連絡又は機能分担することで、中国地方の中核都市である広島市及びその周辺地域における都市交通の高速性及び定時性を強化し、都市交通の円滑化等を図ることを目的とする延長約 29km の自動車専用道路網である。このうち、本路線は、既存の広島高速道路と広島市中心部を結ぶ区間として、広島県広島市東区温品町字磯合地内の温品ジャンクションを起点とし、同区二葉の里三丁目地内の県道東海田広島線に接続する地点を終点とする延長約 4 km の路線である。

本件区間とおおむね並行する幹線道路としては、県道広島中島線及び県道中山尾長線があるが、本件区間に対応するこれらの県道の区間（以下「現道」という。）は、高速自動車国道山陽自動車道（以下「山陽自動車道」という。）と広島市中心部を行き交う物流等による通過交通と地域住民等の日常生活の利用による地域内交通がふくそうし、慢性的な交通混雑が発生するなど、幹線道路としての機能を十分に発揮していない状況にある。

平成 22 年度道路交通センサスによると、現道の自動車交通量は、県道広島中島線の広島市東区矢賀新町一丁目地内で 45,166 台/日、同区矢賀新町二丁目地内で 24,994 台/日、県道中山尾長線の同区中山南一丁目地内で 18,145 台/日であり、混雑度はそれぞれ 1.83、1.55、1.77 となっている。

本件事業の完成により、広島高速道路のうち、既に供用済みである広島高速 1 号線と接続することから、広島市中心部と山陽自動車道を結ぶ自動車専用道路網が形成され、自動車交通の高速性及び定時性が確保されることで、広島市中心部と広島空港等とのアクセス性向上に寄与することが認められる。また、現道を利用していた自動車交通の一部が本件区間に転換することにより、現道における交通混雑の緩和が図られることなどから、現道の幹線道路としての機能向上にも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広島県知事が、「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 11 年 3 月に環境影響評価を実施しており、その結果によると、大気質については環境基準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上回る値が見られるものの、遮音壁を設置することにより環境基準を

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 26 年 9 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、騒音については本件事業と同時期に整備される県道との合成騒音等において、環境基準を上回る値が見られるものの、遮音壁を設置することなどにより環境基準を満足すると評価されている。景観については法面緑化を施すことにより、影響は実行可能な範囲内で回避又は低減されると評価されている。

また、同評価等によると、本件事業の施工区域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に指定されているハヤブサ、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ブッポウソウ、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているメダカ、準絶滅危惧として掲載されているミサゴ、ハチクマ、ハイタカ、アカハライモリ、クロマルハナバチ、コシロシタバ、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（以下単に「重要な種」という。）が、植物については広島県の絶滅のおそれのある野生生物（第 3 版）に要注目種として掲載されているオガタマノキ、自然環境保全法（昭和 47 年法律第 85 号）に基づく自然環境保全基礎調査により、特定植物群落に指定されている「二葉山のシリブカガシ林」及びその周辺における同種の群落（以下「重要な群落」という。）の分布が確認されている。これらについて、本件事業が及ぼす影響の程度を予測したところ、これら全ての重要な種において、周辺に同様の生息環境が広く存在することや、生息又は生育場所を直接改変することはないことなどから影響は極めて小さいと評価されている。重要な群落については、本件事業によるトンネル施工区間が分布地となっており、坑口部を除き、地表の改変を伴わないことから消失する程度はごくわずかであり、影響は極めて小さいと評価されている。

なお、重要な群落については、本件事業による影響は極めて小さいと評価されているが、群落としての希少性及び景観面を考慮し、有識者により構成された委員会により環境配慮事項及びモニタリング内容について検討を行っており、この検討結果を踏まえ、重要な群落消失箇所におけるシリブカガシ群落を目標植生とした法面緑化による環境修復を行うとともに、本件事業終了後等に毎木調査及び植生調査によるモニタリングを実施することとしている。

地盤については本件事業におけるトンネル施工区域内及びその周辺の土地は軟弱地盤ではなく、地表面沈下が生じるおそれがないことから同評価等の対象外とされているが、トンネル施工区間直上部及びその周辺地域の住民の地盤に対する不安を解消するため、有識者により構成された委員会によりトンネル施工に伴う地表面沈下の影響について検討を行っており、起業者は、この検討結果及び有料道路事業としての経済性を踏まえ、地盤に配慮した最も合理的なトンネル工法を選定していると認められる。

また、起業者は、配慮すべきと判断した住宅地の範囲において地表面沈下量の管理値を定め、計測を行いながらトンネルの施工を行うとともに、速やかに有

識者による指導助言を受けることが可能な安全体制をあらかじめ構築することとしている。

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については、本件事業施工区域内では確認されていない。工事の実施に当たり埋蔵文化財が確認された場合は、関係機関と協議のうえ、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、広島市中心部と山陽自動車道を結ぶ自動車専用道路網を形成するとともに、現道を利用して自動車の一部を本件区間に転換させ、現道における幹線道路としての機能向上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）による第 2 種第 2 級の道路区分に基づき、広島市道路構造基準等条例（平成 24 年広島市条例第 68 号）（以下「条例」という。）に規定する基準に適合する 2 車線の自動車専用道路を新設する事業であり、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、本件事業の事業計画は、平成 11 年 3 月 31 日に都市計画決定され、平成 13 年 3 月 5 日に変更決定された都市計画と、車線数、中央帯等を除き、基本的内容について整合しているものである。本件事業は、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されるものであるが、本件事業計画は都市計画を基本とし、既成市街地への影響、事業費等の社会的、技術的及び経済的観点から総合的に判断して合理的な決定がなされ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、広島市中心部と山陽自動車道を結ぶ自動車専用道路網を形成し、自動車交通の高速性及び定時性を確保することで、早期に広島市中心部と広島空港等とのアクセス性を向上させるとともに、早期に現道の幹線道路としての機能向上を図る必要があると認められる。

また、府中町長より、本件事業の早期整備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、トンネル施工部で恒久的に地下使用を必要とするものの、収用することを要しない

と判断され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 広島県広島市東区役所