

○中国地方整備局告示第十九号

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、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。

令和三年二月十五日

中国地方整備局長 小平 卓

第1 起業者の名称 鳥取県

第2 事業の種類

- 1 一般国道313号改築工事（倉吉関金道路・鳥取県倉吉市福山字大鴨地内から同市小鴨字鯉平地内まで）並びにこれに伴う市道及び農業用道路付替工事
- 2 県道仙隠岡田線改築工事（北野バイパス・鳥取県倉吉市北野字天神野地内から同市北野字南下河原地内まで）及びこれに伴う農業用水路付替工事

第3 起業地

1 第2の1に係る事業

- (1) 収用の部分 鳥取県倉吉市福山字大鴨及び字桜ヶ坪、石塚字平ノ前、字大鴨、字山ノ下タ及び字明着、上古川字平ノ前、字宮田、字福田、字五反田及び字北田、小鴨字山ノ下、字戸塚、字小縄手、字城ノ前、字河イツ、字大縄手、字ツエヌケ、字上ソフケ田及び字鯉平、中河原字穴田並びに北野字タワノ上及び字谷垣地内
- (2) 使用の部分 鳥取県倉吉市福山字大鴨及び字桜ヶ坪並びに石塚字平ノ前及び字大鴨地内

2 第2の2に係る事業

- (1) 収用の部分 鳥取県倉吉市北野字タワノ上、字天神野、字ドウ々平、字宮ノ前、字屋敷、字上ミ野前、字下野ノ前、字水抜、字中庄路、字下赤家、字下河原及び字南下河原地内
- (2) 使用の部分 鳥取県倉吉市北野字中庄路、字下赤家及び字下河原地内

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

申請に係る事業は、鳥取県倉吉市関金町大鳥居字堂ノ元地内の県道東伯関金線接続部から同市和田字沼地内の倉吉 IC までの延長約11.100kmの区間（以下「本件自専道区間」という。）を全体計画区間とする「一般国道313号改築工事（倉吉関金道路及び倉吉道路）並びにこれに伴う市道及び農業用道路付替工事」（以下「本

件自専道事業」という。)のうち、上記の起業地に係る部分である。

本件自専道事業のうち、「一般国道313号改築工事(倉吉関金道路及び倉吉道路)」(以下「本体自専道事業」という。)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、また、本体自専道事業の施行により遮断される市道の従来機能を維持するための付替工事は、同条第4号に掲げる市町村道に関する事業であり、いずれも法第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し、本体自専道事業の施行により分断される農業用道路の従来機能を維持するための付替工事は、法第3条第5号に掲げる地方公共団体又は土地改良区が設置する農業用道路に関する事業に該当する。

(2) 第2の2に係る事業

申請に係る事業は、鳥取県倉吉市小鴨字鯉平地内の小鴨ーフIC(仮称)から一般国道313号に接続する生田橋入口交差点までの延長約1.460km区間(以下「本件一般道路区間」という。)を全体計画区間とする「県道仙隠岡田線改築工事(北野バイパス)及びこれに伴う農業用水路付替工事」(以下「本件一般道路事業」という。)のうち、上記の起業地に係る部分である。

本件一般道路事業のうち、「県道仙隠岡田線改築工事(北野バイパス)」(以下「本体一般道路事業」という。)は、道路法第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し、本体一般道路事業の施行により分断される農業用水路の従来機能を維持するための付替工事は、法第3条第5号に掲げる土地改良区が設置する農業用水路に関する事業に該当する。

したがって、本件自専道事業及び本件一般道路事業(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

一般国道313号(以下「本国道路線」という。)は、一般国道の指定区間を指定する政令(昭和33年政令第164号)による指定を受けておらず、また、本件自専道区間が鳥取県内に存することから、道路法第13条第1項の規定により起業者である鳥取県は道路管理者となる。また、本件自専道区間の改築について起業者は、道路法第74条の規定に基づく国土交通大臣の認可を受けており、既に本件自専道事業を開始していることなどの理由から、起業者は、本件自専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。

(2) 第2の2に係る事業

県道仙隠岡田線(以下「本県道路線」という。)は、道路法第7条の規定に基づき鳥取県知事が県道に認定した路線であり、同法第15条の規定により鳥取県が道路管理者となること、既に本件一般道路事業を開始していることなどの理由から、起

業者は、本件一般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。

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

本国道路線は、広島県福山市を起点とし、鳥取県東伯郡北栄町に至る延長約180.7kmの主要幹線道路である。また、本県道路線は、鳥取県倉吉市鴨河内地内の県道東伯関金線との交差点を起点とし、同市西倉吉町地内の小鴨橋西交差点を終点とする延長約6.9kmの路線である。

本国道路線が通過する鳥取県中部地域は農業や畜産業が盛んな地域であり、主に生乳、すいか、梨、肉用牛及び水稲が生産され、それらの多くが本国道路線を通じて瀬戸内地域及び京阪神地域等多方面へ出荷されるとともに、本国道路線周辺には西倉吉工業団地をはじめとする複数の工業団地が立地しており、本国道路線を輸送ルートとして利用するなど、本国道路線は物流等において重要な役割を担っている。また、本県道路線は、倉吉市南部地域と倉吉市中心市街地を連絡する主要な路線で、倉吉市南部地域の住民が通勤、通学、買い物等の日常生活を送る上で重要な役割を担っている。

しかしながら、本件自専道区間に対応する本国道路線（以下「自専道現道」という。）は、沿道に各種商業施設、事業所及び住家が連たん・集積しているため、域内交通と主要都市間を移動する通過交通がふくそうして慢性的に交通混雑が発生し、交通事故も多発している。

平成27年度全国道路・街路交通情勢調査によると、自専道現道の自動車交通量は鳥取県倉吉市西倉吉町地内で18,538台／日であり、混雑度は1.77となっている。

また、自専道現道の小鴨橋西交差点は、令和2年8月に開催された鳥取県道路交通渋滞対策部会でも「地域の主要渋滞箇所」として選定されており、令和元年6月に起業者が実施した渋滞長調査では、小鴨橋西交差点の秋喜方面側において最大渋滞長300m、最大通過時間2分43秒、丸山町方面側において最大渋滞長200m、最大通過時間3分5秒が確認されている。

さらに、自専道現道は道路構造令（昭和45年政令第320号）に定める車道幅員を満たさない区間が存在しており、また、本件一般道路区間に対応する本県道路線（以下「一般道路現道」という。）についても、道路構造令に定める車道幅員を満たさない区間が存在するほか、歩道がなく、車道と歩行者を分離する道路施設も整備されておらず、必要となる視距が確保されていないなど、主要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。

本件事業の完成により、自専道現道等の通過交通等を分担することから、自専道現道等における交通混雑及び交通事故の減少が図られるなど、安全かつ円滑な自動車交通等の確保に寄与するとともに、既に供用済みである本国道路線の他の区間と接続し、山陰道と連絡することで、鳥取県全域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広域的な利便性が向上し、物流の効率化等に寄与するものである。

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、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、起業者が平成17年3月、平成18年3月、平成22年3月及び平成23年2月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、その後、計画交通量の見直し等及び新たに得られた知見を踏まえ、令和元年6月に環境への影響について照査を実施しており、その結果によると、振動等については環境基準等を満足するとされており、大気質（粉じん等）については環境基準等を超える値が見られるものの、工事用道路に散水すること等により環境基準等を満足するとされており、騒音についても環境基準等を超える値が見られるものの、低騒音型の機材等の使用及び遮音壁の設置を行うことで環境基準等を満足するとされていることから、起業者は、本件事業の施行にあたり、当該措置を講ずることとしている。

また、上記の調査によると、本件専道区間及び本件一般道路区間（以下「本件区間」という。）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年法第75号）における国内希少野生動植物であるクマタカ及びハヤブサが確認されている。さらに、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ツマグロキチョウ等、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているタガメ、コガタノゲンゴロウ、スナヤツメ、メダカ、ヨコミゾドロムシ等及び準絶滅危惧として掲載されているオオタカ、ハイタカ、チュウサギ、イモリ、トノサマガエル、アオハダトンボ、クロゲンゴロウ、ギンイチモンジセセリ、ドジョウ等並びにレッドデータブックとつとりに準絶滅危惧として掲載されているイタチ、ノスリ、ササゴイ、イカルチドリ、ホンサナエ等、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の生息がそれぞれ確認されている。

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等、準絶滅危惧として掲載されているミクリ、ナガエミクリ、エビネ等、レッドデータブックとつとりに準絶滅危惧として掲載されているウキヤガラ、ヤツシロラン類の一種等、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。

本件事業がこれらに及ぼす影響の程度は、重要な種等及びその生息・生育地をできるかぎり回避・低減していること、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・低減されると予測されている。主な保全措置として、有識者の助言により、ミサゴ、オオタカ、ハイタカ、ハチクマ、サシバ、クマタカ、ハヤブ

サ等の希少猛禽類の営巣活動については、工事期間中も注意を払いながら工事を実施することとしており、営巣活動が認められる場合は、繁殖時期を避けた工事や施工方法を検討するなど適切な保全措置を講ずることとしている。チュウサギ、オオタカ、ハイタカ、ハヤブサ、ギンイチモンジセセリ、ツマグロキチョウ等については、工事によって植生を改変することにより生息環境への影響が予測されることから、郷土種による植栽を行うなど適切な保全措置を講ずることとしている。コガタノゲンゴロウ、タガメ、クロゲンゴロウ等については、個体が道路照明へ飛来することにより死滅する可能性があるため、昆虫に配慮した道路照明を採用するなど適切な保全措置を講ずることとしている。ミズマツバ、ナガエミクリ、エビネ、ヤツシロラン類の一種については、生育地の一部を改変することによる影響が予測されるため、周辺の類似環境へ移植を行うこととしている。また、移植後の活着や生育状況に不確実性が残ることから事後調査を行うこととしている。加えて、今後工事による改変箇所及びその周辺の土地において、重要な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21か所存在するが、このうち15か所については発掘調査が完了し、記録保存を含む適切な措置が講じられている。起業者は、今後残る6か所についても倉吉市教育委員会と協議を行い、必要に応じて発掘調査を行い、記録保存を含む適切な措置を講ずることとしている。なお、本件事業の実施にあたり遺構等が確認された場合は、倉吉市教育委員会と協議を行い、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

本件自専道事業は、道路構造令による第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、本件一般道路事業は、道路構造令による第3種第3級の規格に基づく2車線の道路を建設する事業であり、本件事業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、本体自専道事業の事業計画は、平成19年1月23日に都市計画決定され、平成23年5月17日及び平成31年4月19日に変更決定された都市計画と、盛土計画等を除き基本的内容について整合しており、本体一般道路事業の事業計画は、平成24年9月18日に都市計画決定された都市計画と、切土計画等を除き基本的内容について整合している。

さらに、本体自専道事業及び本体一般道路事業の施行に伴う市道、農業用道路及び農業用水路の付替工事の事業計画についても、施設の位置、構造形式等を総合的に勘案すると適切なものと認められる。

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

3(1)で述べたように、自専道現道は交通混雑等が発生しており、その緩和等を図る必要があるとともに、既に供用済みである本国道路線の他の区間と接続し、山陰道と連絡することで、鳥取県全域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広域的な利便性が向上し、物流の効率化等に寄与することなどから、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、本国道路線沿線の自治体の長等からなる一般国道313号地域高規格道路整備促進協議会等より、上記理由から、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。