しかしながら、松江市は中心部が一級河川斐伊川水系大橋川により南北（それぞれを橋南地区及び橋北地区という。）に分断され、それを繋ぐ橋は４橋のみであるため、この周辺は朝夕の時間帯を中心に交通混雑が発生している。特に本路線のうち松江市学園地内からくにびき大橋を経由する松江市西津田地内までの延長約2.5㎞区間（以下「現道」という。）は、行政、交通、商業の要所となっていることに加えて、安来市、米子市、東出雲町など市東南部の周辺都市と松江市橋北地区の車両のほとんどが相互に現道を通過する状況となっているため、交通混雑の状況はさらに顕著になっている。また、交通事故も多発するなど主要幹線道路としての機能が著しく損なわれており道路整備が急務となっている。一方、歩行者、自転車においても、本件事業計画地周辺には一級河川斐伊川水系大橋川を跨ぐ道路がなく、現道に架かるくにびき大橋まで大きく迂回する必要があることから、橋北地区と橋南地区の隔たりは大きく、南北を往来する通勤・通学者に支障をきたしている。

本件事業の施行により、松江市街地の外環状道路として機能し、中心部と郊外を連絡する交通を分散し、現道の交通混雑の緩和と周辺都市と松江市橋北地区との安全かつ円滑な交通確保により主要幹線道路としての機能向上を図ることができる。併せて、西尾インターチェンジ（仮称）から一級河川天神川左岸までの区間への自転車歩行者道路の設置により、歩行者等の安全かつ快適な通行が可能となり、橋北地区と橋南地区を往来する通勤・通学者の利便性も向上する。

また、本件事業は部分出入制限を設ける立体構造の道路であることから、松江市西尾町地内に西尾インターチェンジ（仮称）を、松江市東津田町地内に国道９号インターチェンジ（仮称）を設置して、主要幹線道路である市道八幡西尾線、県道本庄福富松江線、一般国道９号と接続させることとしている。これにより、市内を東西に結ぶ主要幹線道路と結ばれることとなり、より一層の円滑な交通確保が期待されるところである。

本件事業は、環境影響評価法（平成９年法律第81号）に定める対象事業の要件を満たさないが、島根県環境影響評価条例（平成11年島根県条例第34号）に基づき環境影響評価を実施している。島根県において平成15年３月に実施した都市計画道路東津田連絡線・東津田下東川津線環境影響評価書によると、騒音予測において１箇所ほど基準値を上回る地点があったものの現況値を上回るものではなく、その他については全て基準値を満たしており、事業者により講じることとしている環境保全措置により影響を出来る限り低減していると評価されている。

さらに、環境影響評価時から申請時点までの環境影響予測に用いる文献の改訂等に伴い生じる環境影響予測の変化について起業者が任意の検証を行った結果、予測に用いられる計画交通量の減少等により、騒音予測において基準値を上回った地点についても環境基準を満足する結果を得られ、その他についても環境影響評価時と同程度ないし低減される結果となった。よって、本件事業の施行による環境への影響は極めて少ないものと判断されている。

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。

⑵　失われる利益

上記の環境影響評価によると、貴重な動植物への影響について、本件事業区間周辺に重要な種の生息及び生育が確認されているが、その生息、生育環境の改変、消失は極一部であり周辺に同様の環境が広く残されることから影響は極めて小さく、事業者により講じることとしている環境保全措置により影響を出来る限り低減していると評価されている。

さらに、環境影響評価時から申請時点までの文献の改訂等に伴い新たに追加された動植物について調査を行った結果、いずれも本件事業実施による改変区域には生息していなかった。よって本件事業実施による影響は極めて小さいものと考えられている。

また、本件事業区間には、文化財保護法（昭和25年法律第14号）に基づく周知の埋蔵文化財包蔵地が19箇所所在するが、このうち７箇所については調査が完了し、影響がないものとの回答を得ている。残る12箇所のうち、10箇所については現在調査実施中であり、２箇所についても順次調査を実施する予定である。今後、調査により得られた結果については、島根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じた上でその保護について十分留意して事業を進めていくこととしている。

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。

⑶　事業計画の合理性

本件事業は、松江市街地の外環状道路として機能し、中心部と郊外を連絡する交通を分散し、現道の交通混雑の緩和と周辺都市と松江市橋北部との安全かつ円滑な交通確保により主要幹線道路としての機能向上を図ることを目的とし、道路構造令（昭和45年政令第320号）による第３種第１級及び第１種第３級の規格に基づき、４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、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、本件事業計画は、平成15年３月28日に松江圏都市計画道路３・３・75号東津田下東川津線及び１・４・２号東津田連絡線として都市計画決定されており、和久羅トンネル（仮称）の縦断線形、平面線形の見直しに伴う南北坑口変更、トンネル延長の縮小及び法面の計画変更箇所を除き、ルート、起終点の位置及び標準幅員について整合しているものである。

なお、和久羅トンネル（仮称）については、トンネル延長の縮小を行ったことでコスト縮減及び近隣家屋とトンネル抗口の隔離が90mから240mとなり、ばい煙による影響の軽減や地下水保全の効果を得ることができるとしている。また、法面の計画変更は、地質調査により得られた地形及び地質条件に対し、安全な法面を構築するための設計の見直しによるもので、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。

さらに、本体事業の施行に伴う一般国道９号の拡幅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。

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

⑴　事業を早期に施行する必要性

３⑴で述べたように、松江市中心部と郊外を連絡する交通を分散し、現道の交通混雑の緩和と周辺都市と松江市橋北部との安全かつ円滑な交通確保のため、できるだけ早期に整備する必要があると認められる。

また、松江市から整備促進を強く要望されている。

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。

⑵　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　島根県松江市役所