新潟県胎内市下赤谷
字野ノ下
四四三番四一　一号から四号まで
四四三番四二　二十六号及び二十七号
四四三番九一　二十八号
下赤谷山国有林
八林班ろ2小班　五号から八号まで
八林班ろ1小班　九号及び十二号
八林班れ小班　十号、十一号及び十三号から二十一号まで
八林班よ6小班　二十二号から二十五号まで

○国土交通省告示第九百六十五号

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。

平成二十二年八月二十七日

国土交通大臣　前原　誠司

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　高速自動車国道中国横断自動車道尾道松江線新設工事（島根県雲南市吉田町吉田字川尻地内）

第３　起業地

１　収用の部分　島根県雲南市吉田町吉田字川尻地内

２　使用の部分　なし

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、広島県三次市四拾貫町地内から島根県雲南市三刀屋町三刀屋地内までの延長60.4kmの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする「高速自動車国道中国横断自動車道尾道松江線新設工事」（以下「本件事業」という。）のうち、上記の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１号に掲げる高速自動車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

高速自動車国道の新設は、高速自動車国道法（昭和32年法律第79号）第６条の規定により、国土交通大臣が行うものとされていることなどから、起業者である国土交通大臣は、本件事業を遂行する充分な意思と能力を有すると認められる。

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、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、平成18年３月31日付けで独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構と三刀屋木次インターチェンジ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同インターチェンジの改築に関する許可を受けていることなどから、起業者である西日本高速道路株式会社は、本件区間のうち三刀屋木次インターチェンジの改築を施行する充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

⑴　得られる公共の利益

高速自動車国道中国横断自動車道尾道松江線（以下「本路線」という。）は、尾道市を起点とし、三次市、庄原市及び雲南市等を経て松江市に至る延長137kmの路線であり、我が国の高速自動車交通網の一環として山陽地方及び山陰地方並びに中国地方の山沿いの地域を高速自動車国道山陽自動車道吹田山口線（以下「山陽自動車道」という。）、高速自動車国道中国縦貫自動車道（以下「中国縦貫自動車道」という。）及び高速自動車国道山陰自動車道鳥取益田線（以下「山陰自動車道」という。）と連結し、これらを一体的に結ぶことにより、輸送時間の短縮並びに沿線地域の産業、生活及び文化の発展に寄与するものとして計画された国土開発幹線自動車道である。

本路線の通過する広島県北部及び島根県東部地域には、広島県北部の中心都市で多くの農産品の産地として農業も盛んな三次市、山陰地方の政治・経済・文化の中心都市で島根県の県庁所在地である松江市及び山陰自動車道を介して本路線と連絡され出雲神話のふるさとで多くの歴史遺産を有し農業も盛んな出雲市があり、当該地域の経済・文化の発展に大きな役割を果たしている。

これらの都市を含む沿線地域は、松江市の松江城及び玉造温泉並びに出雲市の出雲大社をはじめ多くの歴史遺産及び観光資源があることから、観光産業の盛んな地域であり、多くの観光客が訪れている。また、松江市中心部に位置し全国１位のしじみ漁獲量を誇る宍道湖や、大根及びりんごの出荷量が広島県１位である庄原市、ぶどう及びねぎの出荷量が島根県１位の出雲市並びにたまねぎなどの出荷量が島根県１位の簸川郡斐川町などをはじめ、各地域の特色を活かした農水産業も盛んな地域であり、これら農水産品は県内のほか山陽、関西及び九州方面へも出荷されている。

しかしながら、沿線地域における観光や物流は専ら自動車輸送に依存している一方で、高速道路の整備が立ち遅れており、今後当該沿線地域の発展のためには、県内外の主要都市との交流及び連携の基盤である高速交通ネットワークの構築が重要な課題となっている。また、本件区間とおおむね並行する一般国道54号は、中国山地を横断する路線で、ほとんどの区間が２車線道路であり、道路構造令（昭和45年政令第320号）に定める最小曲線半径及び最急縦断勾配を満たさない箇所が多く存するなど線形も悪いうえ、大雨等の自然災害等によって数時間に及ぶ全面通行止めが度々発生するなど、安全かつ円滑な自動車交通の確保に支障をきたしている状況にある。

本件事業の完成により、三次市と松江市及び出雲市周辺地域との間に高速交通ネットワークが形成されることから自動車交通の高速化及び定時性の確保が図られることが認められるとともに、自然災害発生時等における一般国道54号の代替機能が確保されることとなる。また、中国縦貫自動車道と連結し、さらに順次建設中である本路線全線が完成すると、山陽自動車道とも連結することから、広域的な高速交通ネットワークが形成されることにより、観光圏の拡大や農産品等の販路拡大等が図られるなど、沿線地域の産業、経済及び文化の発展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与える影響については、起業者が、「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８年10月に環境影響評価を実施しており、その結果によると、いずれの評価項目においても環境基準等を満足すると評価されている。また、計画交通量の見直しや上記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21年５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たところ、いずれの項目においても環境基準等を満足するものと確認されている。

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、相当程度存するものと認められる。

⑵　失われる利益

上記の環境影響評価その他の調査等によると、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クマタカの飛翔及び営巣並びにオオタカ及びハヤブサの飛翔が確認されており、また、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サシバの