

○国土交通省告示第千二百七十二号

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。

平成二十年十月二十二日

国土交通大臣 金子 一義

第1 起業者の名称 国土交通大臣

第2 事業の種類 一般国道233号改築工事（深川・留萌自動車道「幌糠留萌道路」・留萌幌糠インターチェンジから留萌インターチェンジ（仮称）まで）及びこれに伴う附帯工事

第3 起業地

- 1 収用の部分 北海道留萌市大字留萌村字幌糠、字藤山、字川上、字留萌原野二十二線、字留萌、字留萌原野二十一線、字留萌原野二十線、字川向、字ヌプリケシュオマップ、字留萌原野十六線、字留萌原野十五線、字留萌原野十四線、字留萌原野十二線、字ペンケペサン及び字留萌原野十線地内
- 2 使用の部分 北海道留萌市大字留萌村字幌糠、字ヌプリケシュオマップ及び字ペンケペサン地内

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、北海道留萌市大字留萌村字幌糠地内から同市堀川町三丁目地内までの延長13.0kmの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする「一般国道233号改築工事（深川・留萌自動車道「幌糠留萌道路」）及びこれに伴う附帯工事」（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。

本件事業のうち、「一般国道233号改築工事（深川・留萌自動車道「幌糠留萌道路」）」（以下「本体事業」という。）は、道路法（昭和27年法律第180号）第3条第2号に規定する一般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。

また、本体事業の施行に伴う附帯工事として行う工事用道路の設置工事は、法第3条第35号に掲げる事業に該当する。

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

一般国道の改築は、道路法第12条の規定により、国土交通大臣が行うものとされて

おり、本件区間は同法第13条第1項の指定区間に該当することなどから、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

一般国道233号（以下「本路線」という。）は、旭川市を起点とし、深川市及び北海道雨竜郡北竜町等を経て、留萌市に至る延長78.3kmの主要幹線道路である。このうち、本件事業は、高速自動車国道北海道縦貫自動車道函館名寄線（以下「北海道縦貫自動車道」という。）に接続する一般国道の自動車専用道路である「深川・留萌自動車道」（以下「本自動車道」という。）の一部をなす道路である。

本件事業の終点に位置する留萌市は、留萌支庁管内の中心都市であるとともに、重要港湾である留萌港を擁する港湾都市であり、留萌港に搬入される石油製品やセメント等は、留萌支庁管内だけでなく、内陸部の旭川市等の道北地域にも輸送されており、留萌港は、道北地域の生活や産業を支える流通港湾として重要な役割を果たしている。また、留萌支庁管内は、水産業が盛んな地域であり、特にえび類は全道の漁獲量の約52%を占めており、新千歳空港等の物流拠点から全国に出荷されている。

本件区間に対応する本路線（以下「現道」という。）は、留萌港から旭川市など内陸部や新千歳空港等への物流輸送経路のほか、域内の日常生活や経済活動及び道北地域の日本海沿岸部の観光路線としても広く利用されている唯一の主要幹線道路であり、地域産業及び地域経済の発展、救急医療活動に重要な役割を担っている。

しかしながら、現道は、一級河川留萌川（以下「留萌川」という。）沿いの河岸段丘を通過していることから自然災害の影響を受けやすく、平成8年度の道路防災総点検要領に基づき実施された総点検によると、落石・崩壊、岩石崩壊、地吹雪などの災害危険箇所が16箇所存在し、このうち8箇所については早急な対策が必要とされているところであり、自発光式固定式視線誘導柱の設置等の対策を講じているほか、日常点検による維持管理を行っているものの、万全な対策を講じるまでには至らず、より安全性の高い道路の確保が早急に求められている状況にある。

本件事業の完成により、既に供用している本自動車道を介して北海道縦貫自動車道と連絡することとなり、災害危険箇所を回避した安全な自動車交通の確保が図られることとなる。また、留萌支庁管内と道央地域及び道北地域が高速自動車国道及び自動車専用道路で結ばれることにより、北海道における広域的な高速交通ネットワークの一つが形成されることから、留萌港からのアクセス性が向上し、水産物の販路拡大、物流輸送の効率化及び定時性の確保並びに観光圏の拡大による観光開発の促進が図られるほか、留萌支庁管内の救急医療活動において、高次医療施設のある旭川市や札幌市への移動時間の短縮が図られるなど、地域産業及び地域経済の発展、救急医療活動に大きく寄与するものと認められる。

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、平成8年11月に「環境影響評価の実施について」（昭和59年8月閣議決定）に基づき、環境影響評価を実施しており、大気質等全ての調査項目で環境基準等を満足すると評価されている。また、起業者は、計画交通量の見直し及び環境影響評価以降新たに得られた知見を踏まえ、平成19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、任意で上記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と評価されている。

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。

## (2) 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、本件区間内の土地には、文化財保護法（昭和25年法律第214号）における天然記念物であるマガン、ヒシクイ、オジロワシ、オオワシ及びクマゲラ、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オオタカ、クマタカ及びハヤブサ並び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チュウヒ及びアカモズ、絶滅危惧Ⅱ類として掲載されているスナヤツメ、カワヤツメ及びカワシンジュガイが確認されている。マガン、ヒシクイ、オジロワシ、オオワシ、クマゲラ、クマタカ、ハヤブサ、チュウヒ及びアカモズについては、本件事業により生息環境である河川、森林及び耕作地の一部を通過することになるが、これらの環境は周辺に広く分布し、現状の環境が保たれることから、生息環境に及ぼす影響は極めて小さいものと認められる。オオタカについては、本件事業の周辺で営巣地が確認されており、生息環境に影響を与えるものと予測されたが、継続的なモニタリング調査を実施し、低騒音・低振動の機械及び工法を採用することにより、影響を回避又は低減できると評価されている。スナヤツメ、カワヤツメ及びカワシンジュガイについては、生息環境である河川を本件事業が通過することになるが、水質に大きな汚濁負荷を与えるような工事及び河川内を横断する構造物の設置は行わず、橋梁工の実施により生息環境の改変を極力抑えることとしていることから、生息環境に与える影響の程度は小さいものと認められる。植物については、環境省レッドリストに準絶滅危惧として掲載されているイトモ及びタマミクリが確認され、本件事業により生息地の一部が消失すると予測されたが、これらの環境は周辺に広く分布しており、大部分の生育環境は現状どおり保全されることから、生息環境に及ぼす影響の程度は小さいものと認められる。

なお、本件区間内の土地には、文化財保護法による周知の埋蔵文化財包蔵地はなく、起業者が保護のため特別の措置を講ずべき文化財は見受けられない。

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、留萌支庁管内と道央地域等との広域的な高速交通ネットワークの形成、災害危険箇所の回避を主な目的として、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、本件区間におけるルートについては、留萌川の南側を土工構造を主として通過する留萌川南回り案（申請案）、留萌川の北側を現道と並行して通過する現道並行案、留萌川の北側の山間部をトンネル構造を主として通過する留萌川北回り案の3案について検討が行われている。申請案と他の2案を比較すると、取得必要面積が多くなるものの支障家屋が最も少なく、構造物延長が最も短く、事業費が最も廉価となることなどの理由から、社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案すると、申請案が最も合理的であると認められる。

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**

##### **(1) 事業を早期に施行する必要性**

3(1)で述べたように、物流輸送の効率化及び定時性の確保のため、広域的な高速交通ネットワークの整備が必要であるとともに、現道は災害危険箇所が多く存在し、より安全性の高い道路の整備が必要であることから、本件事業をできるだけ早期に施行する必要があると認められる。

また、留萌市長を会長とする北海道留萌地域総合開発期成会より、本件事業の早期完成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、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 北海道留萌市役所