

○国土交通省告示第九百三十五号

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。

令和元年十二月二十四日

国土交通大臣 赤羽 一嘉

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5号改築工事（倶知安余市道路・北海道余市郡仁木町東町十二丁目地内から同郡余市町黒川町地内まで）

第3 起業地

1 収用の部分 北海道余市郡仁木町東町十二丁目地内
北海道余市郡余市町黒川町及び登町地内

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

「一般国道5号改築工事（倶知安余市道路）」（以下「本件事業」という。）は、北海道虻田郡倶知安町字旭地内の倶知安インターチェンジ（仮称）から余市郡余市町登町地内の余市インターチェンジ（小樽市方面）までの延長39.1km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改築工事であり、申請に係る事業は、本件事業のうち、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2号に掲げ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。

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、道路法第12条の規定に基づき国土交通大臣が行うものであり、起業者である国土交通大臣は、既に本件事業を開始していることなどの理由から、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5号（以下「本路線」という。）は、北海道函館市を起点とし、札幌市に至る延長約301kmの主要幹線道路である。

本路線が通過する後志総合振興局管内（以下「後志地域」という。）は、農業が盛んな地域であり、岩内郡共和町で生産されたすいかやメロン、余市郡仁木町及び余市町で生産されたミニトマト等の農産物は、主に本路線を利用して道内外へ出荷されている。

しかしながら、本件区間に対応する本路線（以下「現道」という。）は、道路構造令（昭和45年政令第320号）に定める最小幅員、最小曲線半径及び最急縦断勾配を満たさない箇所が複数存在するほか、雪崩等の自然災害による通行止めが行われるなど、主要幹線道路としての機能を十分に発揮できていない状況にある。

本件事業の完成により、高速自動車国道北海道横断自動車道黒松内釧路線と連絡することで、倶知安町などの後志地域と札幌市などの道央地域等を結ぶ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利便性が向上し、物流の効率化等に寄与するとともに、本件区間に線形等の良好な道路が整備され、自然災害発生時などにおける現道の機能を補完・代替することから、安全かつ円滑な自動車交通の確保に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26年3月及び平成31年3月に、同法等に準じて任意で大気質、騒音等について環境影響調査を実施しており、その結果によると、大気質、騒音等については環境基準等を満足するなどとされており、景観については眺望景観への影響が考えられるものの、植栽による修景等により影響を回避又は低減することができることとされていることから、起業者は本件事業の施行に当たり、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、本件区間内及びその周辺の土地において、動物については、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、オジロワシ等、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チュウヒ、クマタカ等、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ニホンザリガニ等、準絶滅危惧として掲載されているヨタカ等、絶滅のおそれのある地域個体群として掲載されているエゾヒグマ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、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ルメンエビネ、クゲヌマラン等、準絶滅危惧として掲載されているヤマシャクヤク、ミズアオイ、ミクリ等その他これらの分類に該当しない重要な種が確認されている。本件事業がこれらに及ぼす影響の程度は、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若しくは軽減されると予測されている。主な保全措置として、ニホンザリガニについては、一部の生息地が改変されることから、自然水路の保全や橋梁構造等の採用、工事施工ヤードや工事用道路の設置箇所の最小化の検討、工事前に確認された個体の工事敷地外への移設を実施することとしている。エゾヒグマについては、一部の移動経路が分断されることから、ボックスカルバートの設置や橋梁構造等の採用による移動経路の確保、道路への侵入防止柵の設置によるロードキルの発生への配慮を実施することとしている。サルメンエビネ等については、一部の生育環境が消失又は改変されることから、移植を実施することとしている。加えて、起業者は、今後工事による改変箇所及びその周辺の土地で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。

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が20か所存在するが、このうち5か所については既に発掘調査が完了しており、適切な措置が講じられている。起業者は、今後、残る15か所についても北海道教育委員会と協議の上、必要に応じて発掘調査等を行い、記録保存を含む適切な措置を講ずることとしている。

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、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、そ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、本件区間におけるルートについては、各インターチェンジ間において社会的、技術的及び経済的な観点から検討が行われている。倶知安インターチェンジ（仮称）から共和インターチェンジ（仮称）までの区間においては、申請案である中間ルート案、現道沿いルート案及び短絡ルート案の3案による検討が行われており、申請案と他の2案とを比較すると、申請案は、取得必要面積及び移転対象物件数は中位であるものの、土工バランスが最も良く、現道沿いルート案とともに施工期間が最も短いことから、施工性に最も優れていると判断されること、加えて、事業費が最も低く抑えられることなどから、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。共和インターチェンジ（仮称）から仁木南インターチェンジ（仮称）までの区間においては、申請案であるトンネル短縮現道沿いルート案、トンネル短縮JR沿いルート案及び短絡ルート案の3案による検討が行われており、申請

案と他の2案とを比較すると、申請案は、取得必要面積及び移転対象物件数は中位であるものの、土工バランスが最も良く、トンネル短縮JR沿いルート案とともに施工期間が最も短いことから、施工性に最も優れていると判断されること、加えて、事業費が最も低く抑えられることなどから、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。仁木南インターチェンジ（仮称）から仁木インターチェンジ（仮称）までの区間においては、申請案である中間ルート案、現道沿いルート案及び短絡ルート案の3案による検討が行われており、申請案と他の2案とを比較すると、申請案は、取得必要面積及び移転対象物件数は中位であるものの、土工バランスが最も良く、施工期間も最も短いことから、施工性に最も優れていると判断されること、加えて、事業費が最も低く抑えられることなどから、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。仁木インターチェンジ（仮称）から余市インターチェンジ（小樽市方面）までの区間においては、申請案である東回りルート案、西回りルート案及び短絡ルート案の3案による検討が行われており、申請案と他の2案とを比較すると、申請案は、取得必要面積は中位であるものの、移転対象物件数が最も少ないこと、土工バランスが最も良いことから、施工性に最も優れていること、事業費が最も低く抑えられることなどから、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、後志地域と道央地域等を結ぶ広域的な高速交通ネットワークを整備することにより物流の効率化等が図られるとともに、現道は、線形不良区間が存在するほか、自然災害による通行止めが行われており、本件事業によりその機能を補完・代替し安全かつ円滑な自動車交通の確保を図る必要があることから、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、本路線沿線の自治体の長等からなる北海道横断自動車道黒松内・小樽間建設促進期成会等より、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 北海道余市郡仁木町役場及び同郡余市町役場