

○国土交通省告示第五十一号

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。

令和二年一月三十一日

国土交通大臣 赤羽 一嘉

第1 起業者の名称 農林水産大臣

第2 事業の種類 臼尻地区直轄特定漁港漁場整備事業 臨港道路建設工事（北海道函館市臼尻町地内）

第3 起業地

- 1 収用の部分 北海道函館市臼尻町地内
- 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

「臼尻地区直轄特定漁港漁場整備事業 臨港道路建設工事」（以下「本件事業」という。）は、北海道函館市臼尻町地内の延長1,060mの区間（以下「本件区間」という。）を全体計画区間とする臨港道路建設工事であり、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、漁港漁場整備法（昭和25年法律第137号）第6条第4項の規定に基づき昭和26年6月29日付け農林省告示第243号で指定され、同条第6項の規定に基づき平成21年10月1日付け農林水産省告示第1397号で変更された第3種漁港区域内における、同法第3条第2号イに掲げる輸送施設に関する事業であり、法第3条第10号に掲げる漁港漁場整備法による漁港施設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、漁港漁場整備法第4条第1項及び第2項の規定に基づき国が施行するものであり、起業者である農林水産大臣は、農林水産省設置法（平成11年法律第98号）第4条第1項第81号において、農林水産省が漁港の修築に関する事務をつかさどる旨規定されていること、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

臼尻漁港（以下「本港」という。）は、北海道渡島半島東部に位置し、北海道内外のイカ釣り漁業、定置網漁業、スケトウダラ刺網漁業等の沿岸漁業及びコンブ養殖漁業の流通拠点漁港であり、その利用範囲が全国的なものとなる第3種漁港に指定されている重要な漁港である。

本港は、特に盛漁期には水産物の輸送を目的とした物流交通が多く発生し、本港で陸揚げされたコンブ等は、一般国道278号等を利用して、道内外へ輸送されている。

しかしながら、本港からの唯一の輸送ルートである一般国道278号のうち、本港から川汲漁港（安浦地区）と一般国道278号「尾札部道路」を結ぶアクセス道路との交差部までの区間（以下「現道」という。）は、道路構造令（昭和45年政令第320号）に定める最小幅員及び最小曲線半径を満たさない箇所が複数存在することから、輸送車両である大型車同士のすれ違いが困難な状況にある。また、現道は歩道が存しないため、水産物の出荷時間と通学時間が重なることにより、通学路として利用している学童等の歩行者の安全性が著しく低下している状況にある。このため、安全性の確保を目的に、輸送車両である大型車が現道を走行する際には片方向通行を余儀なくされ、これにより水産物の大幅な輸送効率の低下を招くなど、現道は輸送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、本件区間に狭隘な現道を回避した線形等の良好な臨港道路が整備され、輸送車両である大型車の安全な相互通行が可能となるとともに、輸送路として機能する一般国道278号「尾札部道路」に連絡することから、水産物の輸送効率の向上や歩行者の安全性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、いずれの項目においても環境基準等を満足するとされている。

また、同調査によると、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オジロワシ及

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ハヤブサ、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ハチクマ及びハイタカ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コジマエンレイソウその他こ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、コジマエンレイソウについては、一部の生息地が改変されることから、個体の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4か所存在するが、起業者は、今後、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、漁港漁場整備法第6条の2の規定に基づき農林水産大臣が定めた「漁港漁場整備事業の推進に関する基本方針」における「漁港漁場整備事業の施行上必要とされる技術的指針に関する事項」及びその細目を定めた「漁港漁場整備事業の施行上必要とされる技術的指針の細目について」を踏まえ、漁港・漁場の施設の設計において参考となる技術的な知見を記載した「漁港・漁場の施設の設計参考図書（水産庁）」に基づき準用した道路構造令による第3種第3級の規格に基づく2車線の臨港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、申請案である国道立体交差右回りルート案、国道立体交差左回りルート案及び国道平面交差ルート案の3案による検討が行われている。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、施工期間が最も短くなる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、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、現道は道路幅員が狭小なうえ、線形不良区間も存在するため、輸送車両である大型車の相互通行が困難な状況にあり、水産物の輸送効率向上や歩行者の安全性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、函館市長等より、上記の理由から、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 北海道函館市役所南茅部支所